Nº 29 - NOVIEMBRE 8 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas

CORSA

NUMERO ESPECIAL

EXCLUSIVO PARA VICTIMAS DE UN DOMINGO SIN RUIDO

Las revistas de Mauro

Y al final... otra vez PEUGEOT

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MEJORADO

Primero en la categoría fabricación nacional.

1º JOSE MIGLIORE
con PEUGEOT 404

2º O. R. JUCHET
con PEUGEOT 404

Otra vez PEUGEOT. Otra vez el rendimiento, la resistencia, la velocidad y adaptación a todo camino. PEUGEOT 404 gana una vez más en la prueba de 'endurance', más importante de América Latina.

Compitiendo contra máquinas de mayor cilindrada, contra el clima, la altura, el cemento que lleva al vértigo o la cornisa traicionera.

Qué mejor demostración de aptitud puede pedirse a un automóvil?

Creado para pasear... nacido para ganar!

PEUGEOT 404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretaria de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal:
Redacción: CARLOS M. THIERY, HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPENA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretaria Técnica: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OLEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Catalogaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULMAS.

Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe
Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe
Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIFyA, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación interior de canje Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: vía San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryala SAICIFyA, Piedras 119, Capital Federal. Tel. 30-8022.

CALENDARIO

Si alguien escribió alguna vez una novela titulada "Domingo sin Fútbol", CORSA se verá forzada a repetir el esquema para cubrir el ánimo contrito de los fanas que hace dos días sufrieron su "domingo sin automovilismo". Como ocurre en las tardes lluviosas, vamos a proponerle al lector varios juegos de salón que sin duda llenarán el bache. Para los amantes del Anexo J, redondearemos con esta edición todo lo informado sobre el reciente Gran Premio Internacional (pág. 10 y siguientes), ofreciéndoles un interesante juego de ayuda-memoria sobre la base de nuestro clásico Desarrollo Gráfico, esta vez aplicado a cada una de las cuatro categorías que compitieron. También conversaremos con Bonamici (pág. 4), y dejaremos que Mártire nos relate sus experiencias (pág. 20). Entre tanto, apuntando al popular TC, soltamos en este número la primer andanada sobre el próximo Gran Premio (pág. 7), aprovechando la reciente experiencia de Rafaela intentaremos un análisis sobre las posibilidades de dicha pista (pág. 16). Nos queda Europa, y por último los únicos que lograron sacar a flote algo de ruido este fin de semana: la fiesta de motonáutica en el lago de 3 de Febrero (pág. 24). Hasta el martes.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en TANDIL (13 de noviembre): La XIV Competencia Tandil Ciudad de Turismo volverá a disputarse en el circuito Vuelta de la Carretera con la organización del Tandil Auto Club. Los pilotos deberán recorrer doce veces el circuito de 47,8 kilómetros para totalizar 573,6 km. Los que cumplan por lo menos hasta ocho vueltas serán clasificados. Con esta competencia finalizará la temporada de la categoría faltando disputarse la prueba máxima del Campeonato Argentino: el Gran Premio. Los cuatro primeros clasificados en Tandil obtendrán 9, 6, 3 y 1 punto para el Campeonato Argentino. La partida se efectuará de acuerdo al ranking de largada de la Comisión Deportiva Automovilística. Para quienes vayan a Tandil (393,3 km de la Capital Federal) les recomendamos situarse en la parte final del circuito sobre la Ruta Nacional 226 en la zona del Golf Club. A partir de las 8.30 en las ondas de LS10 Radio Libertad comenzará una nueva edición de "Emoción en las Rutas" con la información al instante de la competencia en las voces de Rebagliati, Gañete Blasco, Pérez Trigás, García del Soto, Roberto Bo, Rinaldi y el resto. Para quienes no sepan cómo viajar hasta el lugar donde se desarrollará la competencia, les recordamos que Trans-Carrera los lleva y los trae en un clima de copas, charlas y comidas. Trans-carrera funciona en Diagonal Norte 616, 7º piso (T. E. 34-8781 y 34-6284). En la foto, Dionisio Araquistain, clasificado segundo en 1965.

TURISMO en VEINTICINCO DE MAYO (13 de noviembre): El Nueve de Julio Automóvil Club en colaboración con el Auto Club Veinticinco de Mayo organiza el II Premio Veinticinco de Mayo sobre un circuito de 14,98 km (9,1 km de pavimento y 5,88 km de tierra). Se disputarán dos competencias: la primera, para la Clase A (hasta 700 cm³) sobre diez vueltas para totalizar 149,8 kilómetros de recorrido. La segunda para la Clase BC (701 a 1150 cm³) sobre doce vueltas con las cuales totalizarán 179,76 km de recorrido. Los cuatro primeros clasificados de cada una de las tres clases obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos, respectivamente, para el Campeonato Argentino de Turismo. En caso de que la Comisión Deportiva Automovilista limite el número de participantes, el sábado 12 se efectuaría la prueba de clasificación eliminatoria, que servirá también para otorgar un número de largada a los participantes; de no necesitar realizarse la prueba de clasificación el Comisario Deportivo podrá disponer el orden de largada por sorteo. Para ir a Veinticinco de Mayo (aproximadamente 330 km distante de la Capital Federal) se debe tomar por la Ruta Nacional 5 hasta Nueve de Julio.

MOTONETAS en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (13 de noviembre): El Club Motociclista Porteño organiza las Seis Horas en Motoneta abiertas para las clases Standard Mejorada y Libre. Se largará a las 12 para finalizar a las 18. Correrán motonetas producidas en serie con motores de dos y cuatro tiempos, monocilíndricos o bicilíndricos, las que serán divididas en dos clases: hasta 125 cm³ y hasta 175 cm³. La prueba se desarrollará en el Circuito Nº 1 de 3,139 km. Para clasificarse será necesario haber recorrido los dos tercios del recorrido del ganador.

KARTING en ZARATE (13 de noviembre): El Club Defensores Unidos de Zárate organiza sus Cincuenta Millas de Zárate para la Fórmula A Internacional. Hasta el momento del cierre de esta edición, aún no estaba concretada la fiscalización oficial de la competencia por la Federación Argentina de Karting y consecuentemente, si otorgará puntos o no para el Campeonato Argentino de Karting (en caso de ser así esta competencia tendría vital importancia para su definición). El desacuerdo está basado en que los zarateños no encuentran un circuito pavimentado para realizar la competencia, por lo que propusieron realizarla en la pista de tierra de la Asociación Atlética Reysol, es decir, en el mismo en que disputa las competencias de Fomento Automovilista. A esta actitud los principales opositores son los corredores (no todos) que no quieren sacrificar el medio mecánico que poseen. La competencia se desarrollará de cualquier manera y es probable que aun de no otorgar puntos para el Campeonato Argentino de Karting, muchos corredores porteños estén presentes. En caso de otorgar puntos, los cinco primeros clasificados obtendrán 32, 20, 12, 8 y 4 puntos, aproximadamente (los puntos se otorgan en relación al recorrido total).

REGULARIDAD en BARADERO (13 de noviembre): El Baradero Auto Club organiza el Premio Tractores Hanomag para las categorías tercera y debutantes con recorrido entre Baradero, Salto y regreso.

—en MONTE GRANDE (13 de noviembre): El Club de Leones de Monte Grande organiza bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, una prueba puntable por el trofeo Copa Independencia para las categorías Primera, Segunda, Tercera y Debutantes con recorrido entre Monte Grande, Roque Pérez y regreso al punto de partida, sito en Vicente López 350, desde donde se largará a las 7.31.

—en VILLA BOSCH (13 de noviembre): Coincidiendo con el Colegio Claret, la Sociedad de Fomento de Villa Bosch organiza una prueba para las categorías tercera y debutantes, bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, que tendrá su punto de partida en Giraldez 32 a las 8.01 para dirigirse a San Antonio de Areco y regresar.

—a SAN ANTONIO DE ARECO (13 de noviembre): Con esta competencia se completa la doble programación hacia San Antonio de Areco. El Colegio Claret organiza bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad una competencia para las categorías tercera y debutantes, con recorrido entre San Blas 1640, desde donde se largará a las 8.01 hasta San Antonio de Areco y regreso.

—a ESCOBAR (13 de noviembre): Una competencia de carácter reservado organiza el Colegio Lasalle con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. Se largará a las 8.01 desde Río Bamba 650 para dirigirse a Escobar y regresar.

—en ROSARIO (13 de noviembre): El Club Regularidad Rosario anuncia su III Premio Relojes Zenith-Prendas Helanca, séptima y última prueba que otorgará puntos para el Campeonato Rosarino de Regularidad. A las 7 se largará desde Fisherton y el tramo a recorrer será Fisherton-Roldán-Zavalla-General Lagos-Villa Constitución-Alcorta-Santa Teresa y cruce de las rutas 178 y 16. En este tramo se disputará la regularidad propiamente dicha. La prueba "grande", como la llaman los organizadores, se disputará de acuerdo a los sistemas habituales y la clasificación final será hasta el cruce de las rutas 118 y 16, es decir que la prueba complementaria será algo completamente independiente, con clasificación y premios aparte y no influirá en la clasificación de la prueba ni en la dis-

tribución de puntos para el campeonato.

MOTONAUTICA a ROSARIO (13 de noviembre): El Club Motonáutico Rosario organiza el IV Gran Premio Motonáutico Buenos Aires-Rosario, una de las competencias más importantes de Motonáutica y la más extensa, ya que se desarrollará sobre 290 km. La largada se efectuará en San Fernando.

FORD FALCON en VICUÑA (13 de noviembre): Por muchos años, la localidad cordobesa de Vicuña Mackenna no ha realizado competencias automovilísticas y ni tan siquiera ha tenido la suerte de que pase por ella una competencia; por lo tanto, un grupo de gente entusiasta, apoyados por la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford y el Concesionario Ford local, el auspicio del Auto Moto Club Ricardo Risatti de Laboulaye y la organización del Deportivo Club Sobre Rieles ha decidido encarar el I Premio Juan A. Risatti que será fiscalizado por la Comisión Deportiva Automovilista, en la esperanza que sea el principio de una serie de justas deportivas de este tipo, que haga reverdecer los laureles que una vez tuvo Vicuña Mackenna con Ricardo Risatti, hijo de ese pueblo y al cual se le rendirá un homenaje en dicha competencia. La carrera se disputará sobre siete vueltas a un circuito de 40 km para totalizar 280 km. Habrá dos clases: A (Ford Falcon 101 HP) y B (Ford Falcon 116 HP). La largada se efectuará a las 8.30 en el km 630 de la Ruta Nacional 35 de acuerdo al resultado de las pruebas de clasificación (a disputarse el sábado 12 a las 15) con intervalos de treinta segundos entre cada automóvil.

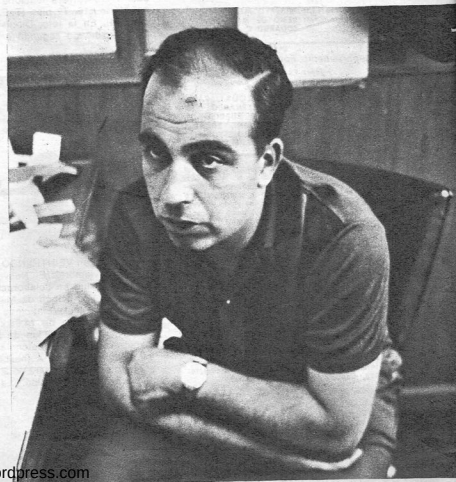
COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT en ESTADOS UNIDOS (13 de noviembre): Con la disputa del Grand Prix de Las Vegas finalizará el Trofeo Ca-Am (Canadian-American), que se viene desarrollando desde hace dos meses para automóviles Sport con competencias que se disputarán en Estados

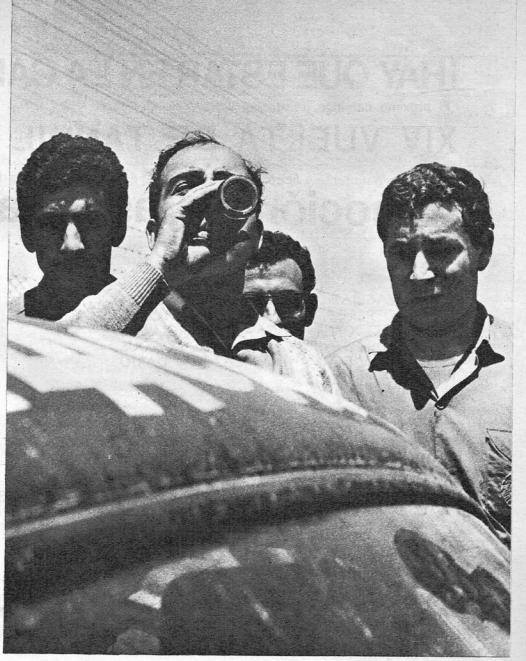
Unidos y Canadá. A esta competencia irán con la intención de jugarse con todo. Esperemos que no se entusiasmen y no se queden al lado de alguna "rula" mientras se disputa la competencia.

DE CORDOBA,

Bonamici es un entusiasta amateur y cordobés, que es como decir automovilista del principio al fin. Su triunfo en la categoría "B" es lo mejor de su corta y exitosa trayectoria



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



SIEMPRE LO MEJOR

Danilo Bonamici tiene 26 años y acaba de ganar el Gran Premio. Auténtico representante de la hermosa cofradía cordobesa que siente el automovilismo con tanta profundidad, Bonamici sustentó su victoria en la categoría B sobre varios hechos que son tan importantes como el triunfo en sí.

Su esfuerzo es el de un particular que largó para **hacer el Gran Premio**, pero a la vez para **intentar ganarlo**, aun teniendo que enfrentar a automóviles sensiblemente más veloces que el suyo, incluido un equipo semioficial. Esto no es una casualidad. El Gran Premio exige no solamente riqueza mecánica y calidad conductiva. Para ganarlo es imprescindible una dosis de amor y de convicción por la misma carrera, que Bonamici demostró en 1965 cuando abandonó en la primer etapa después de puntear fugazmente y dio toda la vuelta como espectador hambriento de vivir todas las sensaciones que solo el Gran Premio es capaz de dar.

Además, este año le ganó a un conductor excepcional como Gradassi y a un Renault muy veloz, como el de Ruesch. Les ganó desde el tercer puesto en la penúltima etapa, contando los segundos con su cronómetro después de haber llegado a Pergamino. Está bien, el Auto Union no es lo ideal para una etapa veloz como la sexta y Ruesch se paró varias veces... Pero eso es parte del juego, porque una y otra cosa estaba n perfectamente contempladas por Bonamici, para quien triunfar en el Gran Premio es la consagración culminante de dos años de vida automovilística. No corrió muy a menudo desde que resolvió dejar de estar cerca de las carreras, yéndolas a ver o haciendo de auxilio de sus amigos cordobeses. Ni siquiera corrió el característico Torneo Zonal de este año. Pero en 1965 ganó en 25 de Mayo, que es una pequeña revancha del Gran Premio, y ganó también en el Circuito Onofre Marimón, el 11 de julio, cuando Reutemann triunfó por primera vez.

Sin embargo, su entusiasmo, su amor y su convicción —levemente disimulados bajo su aspecto silencioso e introvertido— le ayudaron a ganar el Gran Premio habiéndose quedado sin frenos en la primer etapa (pastillas cristalizadas) y habiendo perdido más de tres cuartos de hora entre Catamarca y Tucumán, cuando paró para reponer un cárter roto y para reparar el radiador de su Renault.

Con el primer puesto no perdió ni ganó dinero, pero su satisfacción y la experiencia recogida lo colocaron por encima del bien y del mal, sin amedrentarlo porque sus dos coequipiers hayan abandonado demasiado pronto (J. P. García en la 1ª y Zanini en la 2ª). Solo cuando pasó todo el Dique de los Molinos y la Cuesta del Aguila sin frenos en la primer etapa debió sobresaltarse, sin llegar a las situaciones de peligro. Los resultados finales no le permiten arrepentirse de haber elegido al Renault "porque es uno de los automóviles que está más al alcance de todos".

Bonamici piensa que la primer etapa es la que más dificultades ofrece por correrse en buena parte de noche y que en el Gran Premio existe un amplio espíritu de solidaridad. "Todo el mundo da paso, salvo rarísimas excepciones y parecería ser que se entendió perfectamente que el que viene para pasar, de una manera o de otra anda más rápido que el que está por ser pasado." Lo impresionaron Gradassi ("Anda bien en cualquier cosa y en cualquier parte") y Sancha ("Lo que hace con el Chevrolet en la tierra es increíble"). Solo repara en la imprudencia del público que muchas veces apenas deja lugar para que pase un auto, pero nada le quita la alegría de haber corrido el Gran Premio.

Si Córdoba tiene en la Capital y en las Sierras de Punilla a los pilotos y preparadores más brillantes de la categoría "B", con el triunfo de Bonamici, Alta Gracia —su circuito— ingresa ruidosamente en el concierto automovilístico de la Argentina.

Danilo Bonamici tiene 26 años y acaba de ganar el Gran Premio. Para un joven entusiasta y amateur, debe ser un Premio Grandísimo...

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo, desde las 7.30

XIV VUELTA DE TANDIL

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO **Libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva

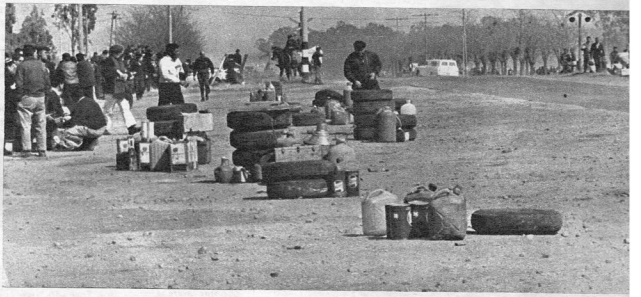
EDICIÓN TELEVISADA **"EMOCIÓN EN LAS RUTAS"**
POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15

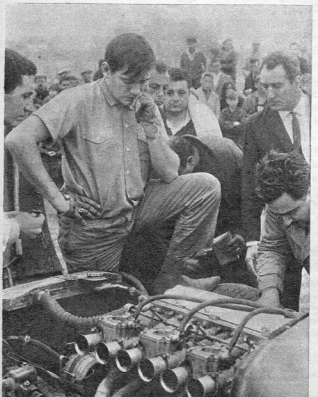
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MUCHO MAS QUE NUNCA

Eduardo Casá buscará en el Gran Premio su consagración como Campeón Argentino de TC 1966. Su Ford aparenta tener la resistencia suficiente como para dar toda la vuelta a la mayor velocidad posible.

El Gran Premio sorprende al Turismo Carretera en plena evolución. Los pilotos aceptan la ruta pero los premios son escasos. De todos modos, nunca el Gran Premio ofreció más que en 1966.





La organización de los auxilios es fundamental. Y cuesta mucho dinero, por supuesto. No importa: el Gran Premio es irresistible para la mayoría.

El Valiant de Di Palma, posiblemente el más fuerte defensor de la marca en la mayor prueba del TC argentino. Para el Tornado no hay epígrafe, porque la foto estaba un poco fuera de foco y Pellegrino se enoja.

¿En qué momento sorprende este Gran Premio al Turismo Carretera? En plena evolución y en su mejor etapa de desarrollo. Gomas grandes, nuevos diseños, diferenciales autoblocantes, frenos de disco, motores modernos. La mejoría tiene muchos emblemas, pero quizá no sean más importantes que los resultados que consiguieron esos mismos elementos.

Por de pronto, hoy se maneja mejor que anteayer en TC y las carreras han comenzado a ganarse por segundos, contrariamente a lo que sucedió siempre, como si la decena de competencias que se corrieron en autódromos cerrados hubieran dejado en la categoría su indeleble enseñanza.

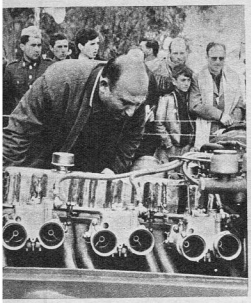
Luego, las tentadoras nuevas performances han contribuido muchísimo para que hasta los mismos sectores tradicionalistas acepten lo nuevo, tanto en su forma como en su fondo.

Lo prueba la nueva reglamentación, aceptada más o menos dócilmente (en público, por lo menos) y razonablemente entendida por todos, puesto que sugiere o permite, más que obliga.

Por todo eso, un Gran Premio es demasiado importante en la etapa de desarrollo, ya que tiene muchas probabilidades de ser una verdadera carrera de automóviles que un heroico safari sin mayor sentido. Que los últimos Grandes Premios tengan que decidir obligatoriamente el Campeonato, habla bien a las claras de su normalidad.

Esta vez, si bien la ruta fue levemente criticada por la extensión de algunas etapas —especialmente la tercera—, en general fue aceptada por la mayoría de los pilotos. Lo que no se acepta es el ridículo monto de premios establecidos por el ACA, organizador insensible al costo de la evolución. Está bien que

GRAN PREMIO TC

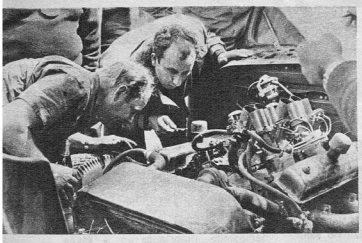


Calamente mira muy preocupado al motor Chevrolet de 7 bancadas, mientras los Weber parecen esperar que den la orden de "apunten, fuego". ¿Será demasiado para seis etapas?

fueron modificados, que se atendió el reclamo de los corredores, que se los corrigió aumentándolos en porcentaje proporcional a la progresión de las etapas. Está bien que mucha gente quiera correr lo mismo, aunque no tenga más premio que una copa o una medalla. Pero eso de gratificar al ganador de un tramo apenas con el costo de tres cubiertas que muy bien se pueden consumir allí mismo, no tiene el mismo espíritu proyectivo de la categoría.

Sin ir demasiado lejos, es evidente que otra fuente de gastos (aparte del costo específico del Gran Premio en sí) será la **despreparación** de los motores. Los cigüeñales giran demasiado rápido todos los domingos como para hacer todo un Gran Premio en las mismas condiciones y quitarles régimen, juntamente con el lógico repaso a toda la unidad, equivale aproximadamente a hacer todo de vuelta, con el gasto consiguiente.

No todas son dificultades sin embargo. Un Gran Premio es una aventura demasiado maravillosa como para desecharla sin mayores miramientos y a pesar de todas las pie-



Juan Manuel Bordeu tiene las mismas metas y las mismas aspiraciones que Casá. Automóviles diferentes, estilos que no se parecen y fundamentalmente distintas marcas: este Gran Premio promete una lucha sensacional . . .

F-100: Otra piedra de toque para el Gran Premio. Los preparadores ya están listos para despreparar.

dritas que hay en el camino (dicho en el más amplio sentido de la palabra) en 1966 el número de inscriptos será muy numeroso. Los automóviles no tradicionales de TC, incuidos algunos con preparación TM, ayudarán posiblemente a que se batan récords en ese sentido, pero a la vez agregarán más expectativa al desarrollo de la carrera. La montaña ya no asusta a medio mundo y ha dejado de convertirse en el paraíso de media docena de superdotados. La distancia larga es mejor absorbida hoy que nunca por los hombres que manejan y entre otras cosas esto se debe a la conquista de detalles pequeños, elementales, aparentemente sin importancia, como por ejemplo una correcta posición de manejo. Más aún, la hora y media de reparaciones que se otorga a cada competidor entre etapa y etapa, puede ser mejor aprovechada en 1966 que hace dos, tres, cinco o diez años por la especialización de los mecánicos, por los completos diagnósticos que pueden hacer los instrumentos de control, por las modernas instalaciones de los nuevos talleres.

Por todo eso, este Gran Premio de TC va a dejar algo más que la emoción de estar colgado de la radio estando en la carrera con sensación de presencia (¡qué mezcla maldita!). Las fábricas dan, a través de sus comisiones de concesionarios, pero nunca mejor que ahora estuvieron en condiciones de recibir experiencia, conclusiones técnicas, análisis científicos de los desperfectos. En otras palabras, que comienza a tener razón aquél que compra un Ford o un Chevrolet porque gana, o simplemente porque corre. Ese es el resultado de que ahora podamos decir en voz alta que el TC mejora día a día, recordando graciosamente la época en que hablábamos como conspiradores confabulando de los "aparatos espantosos". Es progreso. De ahí que un Gran Premio sea trascendental en estas condiciones.

Como si todo eso fuera poco, es casi seguro que en este GP se va a producir el nacimiento deportivo del Rambler Torino. IKA, que fue la primera fábrica argentina en mantener un equipo de competición seriamente organizado, abordará al TC y si bien hasta ahora la actividad del motor Tornado tuvo como mejor performance el tercer puesto en el Triángulo del Oeste, no se puede dudar que la experiencia será aprovechada para ser puesta al servicio —antes que nada— del Gran Premio. Malnatti y Marincovich usarán el Tornado en sus carrocerías tradicionales, según se afirma. Pero Gastón Perkins correría un Torino completo, con sus cuatro marchas, frenos de disco, tren trasero de clara inspiración Alfa Romeo . . . Y es muy posible que entre el automóvil y su capacidad natural para las carreras largas le puedan compensar el haberse quedado a pie en el Gran Premio de TM, o por lo menos sin números en las puertas.

Hoy no se puede decir que el GP va a abrir caminos, pero por lo menos obligará a pasar la niveladora Champion en muchas partes, cosa que agradecerán sinceramente todos los que transitan por el sud del país. Hasta en eso, el Gran Premio servirá para mucho.

LA VENDETTA

El miércoles se disputará en YPF a las 18.30 el match-revancha entre corredores y periodistas.

"Los matamos, los matamos", dijo cuando se despertó desesperado un conocido periodista, habiendo acabado de soñar con la gran revancha del miércoles. Y el periodista sintetizó así la opinión de sus colegas con respecto al partido. Aparte de sus nocturnas visiones, la verdad es que el miércoles *los matamos*. A las 18.30 del miércoles 9 comenzará el partido en la cancha del Club YPF, sito en Avenida Libertador y Republiquetas. En la puerta habrá alcancías de ALPI y esperamos que todos dejen alguna moneda y/o lucarda para la obra benéfica que desarrolla dicha entidad. A todos les recomendamos no retrasarse, puesto que a las 1 se debe jugar un partido por el campeonato oficial de la Federación del Fútbol Amateur entre YPF y Kimberley. Más recomendaciones: llevar pantalonciitos cortos (estarán los fotógrafos de "Adán") y botines con guardabarros que los cubran en un cincuenta por ciento. Así que nada de carrocerías recortadas ni esos firuletes que usan en las cupecitas. En los vestuarios se firmarán planillas donde se exigirá carnet a los periodistas y licencia a los corredores. Con ello se impedirá la participación de los hijos de Biglieri y Pichetta, por parte de los corredores, como asimismo la de los parientes del ingeniero Georgas (Revista Automobile), en el lugar de los periodistas.

PILOTO

Según la leyenda, el arco iris comienza en una tinaja de oro. El oro que alimenta el automovilismo comienza en las tribunas, cada vez más pobladas, que alientan la participación de las grandes empresas.

Jack Brabham y Denis Hulme: deportiva y económicamente, el equipo más cotizado de 1966.

Cuarenta años después los Bugatti siguen llegando a Le Mans, desde toda Europa. Pero todo está cambiado, no solamente la forma de los automóviles . . .

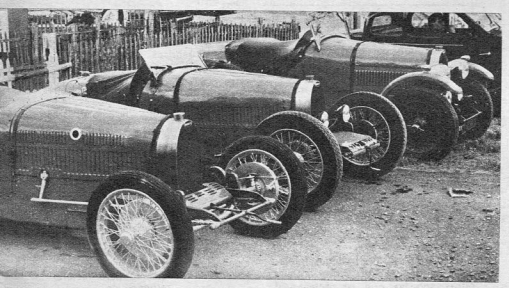
Motores, mujeres y cientos de miles de dólares dan vida a escenas como ésta todos los domingos, en cualquier lugar del mundo. Decenas de personas se mueven detrás de cada corredor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SE NECESITA

Organización y dinero, mecánicos, secretarias y hasta agentes literarios al servicio de las vedettes del automovilismo internacional

por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA



Recién había debutado en la nueva Fórmula de dos litros de cilindrada y 450 kilogramos de peso mínimo. Era la Type 35, corría sin compresor y con unas ruedas fundidas de aluminio en las que la campana de freno formaba parte integral. El cigüeñal giraba sobre rulemanes y su constructor estaba allí, como "cappo squadra" de los cuatro coches que desde unas vueltas antes libraban un encarnizado duelo con la nueva estrella de la casa Alfa Romeo, la P2.

Bugatti era orgulloso, él mismo diseñaba, construía y "prestaba" sus coches a los clientes, cada chasis y cada motor que se fabricaba en Molsheim, pertenecería para siempre a Le Patron. Se estaba girando a un promedio de 158 km/h cuando se detiene una de las Bugatti. El ruido era inconfundible: el block había dado a luz una biela. Todo fue rápido, nadie tuvo tiempo de abrir el capot, Ettore Bugatti se abalanzó sobre el piloto, habló dos palabras con él, luego saltó hacia adelante y tomando el recipiente del agua comenzó a llenar el radiador. El no lo podía hacer, los comisarios de la carrera inmediatamente descalificaron a su máquina, a su creación. Todos pensaron en un juego sucio de Bugatti, y así lo prefirió. Pero nadie llegó a abrir esa tarde aquel capot remachado de aluminio para descubrir que ese motor no había resistido el alto régimen a que se estaba corriendo.

Así se corría antes, así surgían muchas veces las ideas geniales y los desastres. W. O. Bentley llevaba sus coches a correr Le Mans desde Londres andando. Llegaba y ganaban, y el constructor convivía con sus pilotos y mecánicos.

Todo era distinto. Porque aquellos coches eran producto de otra cosa. Aún quedaba en el mundo flotando por el aire un poquito de aquellos caballeros deportistas o guerreros del otro siglo. A pesar de todo, aún hoy persiste el "glamour" que siempre tuvo el deporte automovilístico. Los ejecutivos lo han convertido en un gran negocio, pero la competencia de automóviles tiene demasiada fuerza como para que nadie, en el plazo de unos años, pueda convertirla en un negocio digno de Kafka...

Hoy hay demasiado dinero en juego como para dejar nada a la improvisación. A los tigres tampoco les interesa, se llamen Ford, Honda o BRM. Ayer el piloto de carrera tenía pasión. Por una marca, el país o por él mismo. Hoy un piloto está más cerca de un petrolero texano que de su antecesor. Es una víctima de la organización (¡Retrógrados del mundo, uníos!) En el año 1965 un piloto cualquiera de Fórmula Uno a lo largo de la temporada ha volado el equivalente a ocho veces la vuelta al mundo. Con la inclusión del campeonato Tasman, la temporada se ha extendido a lo largo de once meses del año. Durante los cuales la profesión les ha absorbido los siete días de la semana.

Ninguno de ellos es capaz de abarcar el trabajo que representa el ser piloto de Fórmula Uno. Entonces cada uno de ellos se rodea de un grupo de gente especializada en ciertos aspectos del deporte automovilístico. Graham Hill, John Surtees, Bruce Mc Laren y Jackie Stewart utilizan a Harry Myers, de la Phoenix Travel en Londres para que resuelva todos sus problemas de traslado. Es fundamental para ellos estar bien asesorados en este sentido, ya que muchas veces deben viajar, correr y volver, a veces miles de kilómetros, en el plazo de pocas horas. Es necesario que la agencia se ocupe también de las reservas de hoteles, alquiler de coches, horario de vuelos y toda esa infinidad de detalles que es difícil imaginar sin vivir un poco el gran show que da la troupe de corredores a lo largo de la temporada. Jackie Stewart tiene un contador y un abogado encargados de llevarle los negocios en Escocia; en Londres tiene un administrador y como también escribe, como muchos de ellos, también necesita un agente literario.

Inseparable del corredor-ejecutivo de nuestros días es su secretario/a privado/a. ¡En la gran mayoría de los casos, este secretario/a, sabe más de la vida deportiva presente y futura que el mismo piloto! Sabemos casos de pilotos que desconocían muchas fechas del calendario cuando ya tenían hasta el pasaje reservado y la habitación del hotel con baño.

PILOTO SE NECESITA

Son seis personas, por lo menos, las que rodean a un corredor a lo largo del año. La asistencia de todas ellas es esencial para el éxito del piloto. Un team de asistentes como éste es necesario, lógicamente, cuando el corredor se ha establecido. El automovilismo como profesión es maravilloso; no obstante, el piloto profesional tiene entrada importante de divisas apelando a una cantidad de recursos que se le brindan.

Ante todo, está pagado por la gente que lo ha empleado como conductor; liga también por largar la carrera y por supuesto si al final recibe algún premio pecuniario. Las compañías fabricantes de los productos que usa el coche que el profesional corre también le pagarán, como así también el fabricante de algún otro accesorio, combustible, etc. Sin olvidar la clásica botella de Coca-Cola bien visible "apagando la sed" frente a las cámaras al final de la corsa. Seguramente le llega también una entrada extra por artículos que escribirá para diarios y revistas y además hay una cantidad de entradas que en muchos de los casos se pueden convertir en billetes. Por ejemplo, es costumbre dar botellas de champagne al corredor que da la vuelta más rápida en los entrenamientos. En 1965, Jim Clark ganó 245 botellas de champagne. Además muchos de los corredores actuales, son propietarios de negocios relacionados con el automóvil.

El grupo se reduce a veinte a lo sumo, las vedettes disputadas por los constructores. Representan el cuadro del artista y los extras. Mientras éstos sufren agotadoras jornadas sin un minuto de descanso, mientras éstos pasan noches en vela resolviendo un problema mecánico cualquiera, aquéllos llegarán en el momento preciso de comenzar la filmación o de subir al coche y largar. Muchas veces nos preguntamos mirando la cara de alguna de estas figuras: ¿Cuánto sabrá esse hombre de mecánica? La frase siempre quedó entre signos de interrogación. Quizá porque somos románticos, o fantasiosos o un Walt Disney o qué sé yo. Pero le tenemos más fe al pibe del tallercito de la vuelta de casa... Se los mima sin contemplación. Los americanos portaron a Le Mans sus cocineros instalados en sus trailers-cocinas y sus hamburgueses vía aérea. Prevenían el empacho de sus figuras. Nada podía quedar librado a la improvisación. Despreciando la ultra-súper-equipada sala de primeros auxilios de Le Mans, llevaron su par de médicos con sus respectivas enfermeras. Previniendo la piña...

Confiamos que un día, de repente, volverá el espíritu a nuestro materialista mundo. Entonces, así como las polleras volverán a los tobillos (peña a idea fija) un señor capitalista intentará poner metil-propano en el coche de su fabricación en alguna parte de un motor indescriptible, con lo que logrará descalificar el coche mientras una biela supersónica estará volando sorprendida al lado del Sputnik 581.

PERU

BRADLEY EN PUNTA

El Gran Premio Nacional de Perú, que se está disputando actualmente, tiene la virtud de correrse a través de caminos serpenteados en los Andes, llegando a Ticlio, el punto más alto del mundo donde existe una carretera transitable, a más de cuatro mil metros sobre el nivel del mar.

Así los corredores tienen la ocasión de andar con sus potentes automóviles de Turismo, quizás los más exquisitos que existen en América del Sur, y muchos de ellos buenos candidatos para correr en nuestro Gran Premio Internacional de Turismo, aunque lamentablemente se corren casi al mismo tiempo con la desventaja de no poder participar con el mismo auto en las dos carreras. Pero algunos ricachos como Pity Block pueden darse el gusto de correr en nuestro país con un Ford Cortina Lotus y en Perú con un modesto Mercedes-Benz 300 SE.

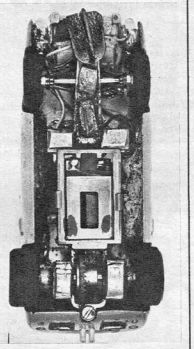
La primera etapa se desarrolla entre Lima y Huancayo sobre 306,8 km. En esta oportunidad el sueco Kurt George llevó a su Volvo a la victoria empleando 2h40m11s5 para cubrir la etapa. George continuó marcando el ritmo de la carrera en la segunda etapa, largada desde Ayacucho con destino a Cuzco. A 264 km de la partida en la ciudad de Andahuaylas, el nórdico había registrado su paso separado por un minuto del peruano Henry Bradley (hijo) que conduce otro Volvo. Tercero iba Enrique Lastres y cuarto Federico Block como para no desmentir lo que había dicho al partir para Perú: "En las últimas etapas los pasó por arriba. En las primeras andaré cuidando". George ganó la etapa y continuaba punteando en la general. El promedio en la etapa fue de 83,8 km/h.

La tercera etapa se corrió entre Cuzco y Arequipa y Pity Block confirmó su plan de carrera: le ganó a Henry Bradley por un minuto. El Mercedes empleó 6h46m12s, batiendo todos los récords nacionales que hasta el momento había en esa distancia, mientras que el piloto del Volvo empleaba 6h47m9s, lo que fue suficiente para pasar a la delantera en la clasificación general. Todo a costa del sueco Kurt George, que debió detenerse durante más de media hora al perder una rueda de su carro (bueno, así le dicen en Perú).

La general quedó hasta el cierre de esta edición encabezada por Bradley, quien es escoltado por Pity Block, Federico Laos con Kurt George en el cuarto lugar.

El Gran Premio Nacional de Carretera de Perú se ha ganado un puesto entre las competencias más hermosas del mundo. Perú debe aprovecharlo. Argentina debe meditarlo.

EQUIPO CORSA EN CARRERA



El Ford GT por abajo: chasis Cox de magnesio, motor Mabuchi, cubiertas traseras superanchas. La mecánica es, en general, convencional.

1.073,568 km a 268,392 km/h de promedio en cuatro horas de carrera no eran por cierto una pobre performance para el Ford GT del equipo Parabrisas CORSA. Sin embargo, apenas nos alcanzó para clasificar en el tercer puesto al fin de la carrera, ¡141 vueltas detrás del ganador! Este, el automóvil del equipo Grand Prix recorrió 1.162,396 kilómetros a 290,560 km/h de promedio.

Si en un principio pensamos participar en esta competencia con el Ford-Cobra de nuestro equipo, un revalúo de la pista y de nuestras propias posibilidades, nos decidimos por el Ford GT.

Por supuesto que estamos hablando de automovilismo y que aquellas cifras son las que se obtienen de multiplicar el valor real —36,326 kilómetros de recorrido y 9,08 km/h de promedio para el ganador— por la escala de los vehículos. Nuestro Ford es un producto COX con chasis de magnesio y motor Mabuchi X160, adecuadamente preparado dentro de los límites que permite el Anexo J automodelístico. Utilizamos cubiertas delanteras Good-Year importadas, instalando atrás las "patonas" de industria nacional que fabrica "Anexo J"; nos servimos de una relación de puente de 8 x 33 dientes, con corona de plástico. Como una parte de la carrera era nocturna, instalamos dos faros de 1,5 volt, alimentados con una pila común colocada en el centro, sobre el costado izquierdo de la carrocería.

Hablemos un poco del motor: al conjunto original Mabuchi se lo rebobina y se comprueban empíricamente los resultados: Tantas vueltas de alambre de tal espesor y al banco de pruebas. Obtener la potencia y la velocidad suficiente, probando sucesivamente diversas combinaciones de espesor de alambre y vueltas de bobinado, sería suficiente para una carrera corta. Para una carrera de largo aliento como ésta, hay que ir a la pista y andar, probar multiplicaciones, comprobar temperaturas y así llegar a encontrar el justo límite entre máxima velocidad y adecuada resistencia. Los preparadores de automóviles de todo tipo en todo el mundo, conocen muy bien la importancia de esta opción.

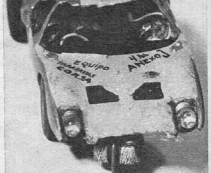
Toda competencia es una experiencia ganada; los resultados finales indican claramente que fuimos conservadores, sacrificando algo de velocidad en favor de la seguridad mecánica. El motor no acusó problemas y en las cuatro horas de carrera hicimos sólo cuatro detenciones, dos de ellas para los lógicos reabastecimientos que, en este caso, comprenden la lubricación de piñón y corona y los bujes de motor y ejes. A las 2h15m la corona exigió un ajuste y al hacerlo se rompió el tornillo de fijación, debiendo ser cambiado. Casi una hora más tarde realizamos la última detención, cambiando las cubiertas traseras que se habían gastado hasta el punto en que la corona tocaba la superficie de la pista. Y eso fue todo, con los dos equipos punteros que se cortarn adelante y bien separados entre sí y con nuestra permanente inquietud por superar a los dos equipos que se clasificaron detrás del equipo CORSA, a los que ganamos por muy escaso margen.

CUATRO HORAS ANEXO J PARA AUTOMODELISMO

Pos.	Equipo	Vueltas
1º	Grand Prix	1.844
2º	Lomas Model Race Car	1.740
3º	Parabrisas CORSA ...	1.703
4º	Peña de Constructores	1.703
5º	Ormond Racing Team .	1.702
6º	Milou	1.610
7º	Indianapolis	1.558
8º	Milwaukee A	1.537
9º	Milwaukee B	1.365
10º	Albert Racing Team ..	1.236

ABANDONOS: equipo "Anexo J", descalificado por entregar el automóvil sin luces al Parque Cerrado.

El Ford GT del equipo CORSA no luce por su terminación, pero algunas de las fallas son producto de las necesidades de la competencia. El parabrisas, por ejemplo, fue quitado para mejorar la refrigeración.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los Peugeot 404 deben correr contra automóviles de cilindrada muy superior. Urge discriminar nuevamente las categorías del Gran Premio

SICOANALISIS DEL GRAN PREMIO

El Gran Premio pasa demasiado rápido como para que todos lo entiendan completamente. CORSA analiza nuevos elementos dejados por la mayor carrera del año

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos: CARLOS ARCURI

Cuentan que un sicoanalista paseaba tranquilamente cuando se cruzó con un colega. Al verlo, lo saludó:

—"¡Buenas días...!"

Y dicen que el segundo sicoanalista —después de contestar el saludo— se quedó muy preocupado pensando "¿Qué me habrá querido decir?".

Con el Gran Premio Internacional de Turismo sucede algo parecido, sobre todo mientras los que lo vivimos sobre la ruta nos acostumbramos trabajosamente a mantener el cuello abrochado, a comer en hora y a dormir normalmente. El Gran Premio dice muchas cosas y deja importantísimos sedimentos, aunque a veces desconcierte y pase demasiado rápido como para entenderlo.

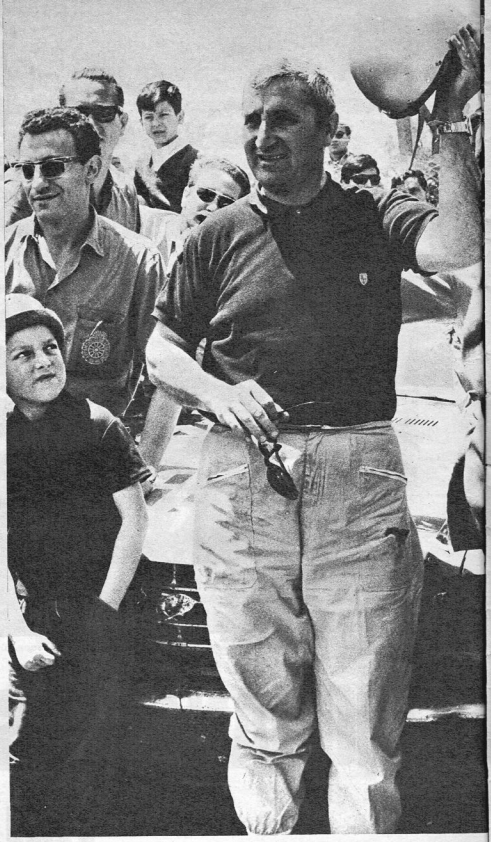
En principio, hay un hecho alentador que pasó casi desapercibido y que apenas mereció algún escuálido centímetro de columna en los diarios: NO HUBIERON RECLAMOS, PROBLEMAS NI INFRACCIONES EN LA REVISACION TECNICA DE LOS AUTOMOVILES GANADORES DE CADA CATEGORIA Y DE LOS ELEGIDOS AL AZAR, A RAZON DE UNO POR CLASE. La categoría Turismo madura. Actualmente hay una tendencia muy saludable a ganar las carreras manejando y preparando los automóviles en razonable acuerdo con el Anexo J. Si el **perro**, la **mula** y demás ejemplares de la fauna nacional definieron una época de incertidumbre poniendo de moda los "pactos de caballeros" ahora ese problema parece ampliamente superado. En este sentido, la influencia de los equipos oficiales o semi-oficiales es mucho más notable de lo que parece, desde el punto en que difícilmente alguno de ellos se arriesgaría a comprometer el prestigio de la marca o de la firma que representan. Pero del mismo modo, también han influido enérgicamente las nuevas disposiciones del Anexo que permiten trabajar con mayor libertad sobre el automóvil, y por consiguiente anulan o neutralizan en parte las tentaciones peligrosas. Sobre esto, vamos a seguir discutiendo durante mucho tiempo, pero independientemente del efecto sicológico que pudo haber logrado la medida, hay en esa pequeña libertad (siempre que sea bien entendida) una clara invitación al estudio y a la experiencia. Analizándolo fríamete, es muy justo que los automóviles de carrera estén técnicamente más avanzados que los que muestra el concesionario en su vidriera.

Dejando un poco de lado al Anexo y verificando todo el mecanismo de las homologaciones, sucede prácticamente lo mismo. Puede resultar molesto, por ejemplo, comprobar que los Fiat 1.500 corrieron con caja de cinco velocidades casi un año antes que esa misma caja se produzca normalmente en la Argentina. Con los Peugeot, igual... Especulando demasiado se podría establecer que los cinco minutos menos empleados para la primer etapa por Migliore en 1966 que en 1965, muy bien pueden deberse a la nueva caja de velocidades. Pero salvo casos muy excepcionales, las fichas de homologación nunca llegan porque sí. Tarde o temprano, lo que se homologa →

Los Fiat 1.500 con todas las homologaciones posibles demostraron que están a la altura de cualquier automóvil extranjero. Cada vez andan más, cada carrera doblan mejor. Claro, Fiat alienta mucho a quienes lo prefieren.

Norberto Castañón, una de las mejores revelaciones del Gran Premio 1966.

Oscar Cabalén hizo la mejor carrera de su vida. No es él el responsable de haberle ganado a autos de cilindrada inferior, con los mismos elementos pudo vencer a cualquier equipo extranjero.



aparece en el automóvil de producción normal. Todo esto, comprendida la carrera por homologar cosas antes que el vecino, determinó en parte esa nueva tendencia a tener todo en orden. Claro, siempre queda una puerta abierta a la estafa, pero ahora está más cerrada que hace dos o tres años.

Las violencias reglamentarias se siguen produciendo, aunque muy esporádicamente y por pavadas tales como no haber cargado la rueda de auxilio o algo así. Los reclamos, aún existen, pero espaciadamente y de particulares hacia particulares, con tan poca fuerza que si no fueran hechas dentro de la temperatura característica de los Parques Cerrados, muchas veces ni siquiera serían presentadas.

Hay un cambio de mentalidad. Se produjo paulatinamente, pero es importante poder notarlo o demostrarlo a través de un Gran Premio porque los Grandes Premios siempre fueron los puntos culminantes de todas estas discusiones, como el de 1962 con el Peugeot de Migliore, o el de 1964 cuando José María Paillot perdió su primer puesto en la categoría A y pasó a manos de Rogelio Scaramella.

Segunda reflexión: ASI COMO ESTA, LA CATEGORIA GRANDE NO FUNCIONA. Obligando a los Peugeot en concreto a correr alternativamente contra el Mustang, contra los Chevrolet o bien contra los mismos Fiat que compiten en la clase inferior pero que no por eso dejan de ser la competencia comercial, se da una imagen poco deseable de la categoría Turismo. Está bien que no haya dinero para dar más premios creando otra clase, pero es necesario determinar con firmeza qué sucederá en adelante por allí. Una opción intermedia sería lo ideal (El ACA puede elegir como topes los 1.800 o los 2.000 cm³), no sólo para interesar la intervención extranjera sino para evitar luchas demasiado desparejas. Cuando esa lucha demasiado despareja sucede, la estructura de la categoría corre dos peligros serios. Por un lado la imagen distorsionada de ver corriendo a David contra Goliath. Por otro, la demagogia natural del débil y consiguientemente, los recursos publicitarios fáciles, rebuscados, o por o menos sin la misma consistencia que la experimentación realizada.

La Comisión de Carreras del ACA tendrá que ser demasiado hábil cuando discrimine por qué poco a poco las fábricas superan con el monto de sus premios a los montos oficiales y en determinado momento pueden presionar con demasiada buena intención, pero un poco más allá de lo recomendable. Es muy duro decirlo así, pero muchas veces se habló en voz baja de la compra de categorías y cuando se habla muchas veces de lo mismo, se habla porque algo hubo, aunque sea un embrión.

De todas maneras, esa es sólo una de las tantas preocupaciones que enfrenta ahora la Comisión. Hasta este Gran Premio, su justificación fue la lucha que mantiene con la Comisión Directiva del Club tratando de vencer la inercia que rechaza lo que resiste a las carreras de automóviles. Sin embargo, como la Comisión de Carreras está integrada por mucha gente que se sienta en los sillones de la Comisión Directiva, habría que ver hasta qué punto tiene sentido esa lucha y es más conveniente que una renovación por gente de mentalidad joven. Por lo menos, la cantidad y la calidad del trabajo que le espera a la Comisión, supera aparentemente sus posibilidades actuales, por mejor que sea la buena voluntad aplicada hasta ahora. Pocos días después del Gran Premio ya son varios los puntos que tienen que tratarse con rapidez para asegurar una carrera feliz en 1967:

1) La categoría mayor, con las correspondientes clases intermedias.

2) La categoría A, utilizada por mayoría de automóviles que ya tienen más de cinco años de antigüedad y que en consecuencia quedarían fuera de reglamento, según las nuevas especificaciones de la FIA. Teóricamente, tanto los De Carlo como los NSU y los Isard no se fabrican en cantidad suficiente como para ser homologados, pero aparte de la poco probable participación de importados en la clase chica, no se pueden desterrar de un plumazo los intereses de la gente que corre en la categoría y la posibilidad que ofrece a quienes no tienen demasiado dinero.

3) Cumplir con la obligación mo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Simca: La visita fue desafortunada (demasiado latina, quizá), pero a la vez muy importante para nuestro Gran Premio. ¡Gracias, Brasil!

Agadecemos a IKA la cesión de esta Renoleta que nos permitió seguir el Gran Premio. Por supuesto, nos ocupamos de chocarla y volcarla con toda profijidad, pero a pesar de eso, anduvo, anduvo y no se rompió.

ral que implica la visita de Simca, de Renault-Francia y de Ford-Alemania, promocionando el próximo Gran Premio en todo el mundo, tomando contacto con organizadores de carreras similares como el Rally Safari por ejemplo, invitar a periodistas extranjeros, establecer con la máxima rapidez posible cuál será la ruta del año próximo, confeccionar —por lo tanto— el reglamento, etcétera.

4) Estudiar convenientemente cuál es el tiempo de reparación más lógico, cuál el porcentaje más apropiado para clasificarse con relación al puntero, cuáles los recaudos más convenientes para cerrar en serio a los parques cerrados y cuál la mejor manera de marcar la ruta.

Muchas veces se argumenta que los propios pilotos resisten la participación de automóviles extranjeros, pero un rápido chequeo al alcance de cualquiera puede indicar que efectivamente los hay aunque no son precisamente la mayoría. Más aún, al piloto de renombre, los equipos han dejado en cierto modo de ofrecerles posibilidades muy interesantes y debe jugar ante una alternativa: usar un buen automóvil nacional (a la altura de cualquier importado puesto que en 1964 y 1965 los argentinos ganaron cuatro de las cinco categorías y en 1966 tres de las cuatro) o bien traer al país un hermoso ejemplar extranjero.

El alto grado de especialización conseguido, los excelentes services, el personal especializado, el conocimiento de la ruta y las nuevas homologaciones, convierten a los automóviles argentinos en pares de cualquier importado.

Otro sí, como se usa decir ahora: Los apellidos no famosos, cuyos dueños han hecho lo suficiente en esta Gran Premio como para que se los tenga en cuenta muy pronto. Núñez, Delgado, Iglesias, Bonamici, Arnoldt, D'Apice, Parvis, Di Nezio, Castro, Castañón, Musteros.

Para terminar, el relato de algo cuya explicación todavía no pudo dilucidarse. El Gran Premio es muy duro, muy exigente. Quizá por eso, una vez que terminó y volviendo de Pergamino a Buenos Aires encontramos en la ruta infinidad de autos de carrera averiados.

Pero eso que lo expliquen Freud, Fromm o Ricutti.

LA OPINION DE UN EXPERTO

"Si ustedes lograran traer los equipos de Citroën, Jaguar, Lancia, Alfa Romeo, Ford, Mercedes-Benz BMW, tendrían, sin duda, la mejor carrera del mundo. ¡Sería para enloquecerse! Pero cualquier equipo de éstos que viniese con la adecuada organización, sería un equipo ganador. El Gran Premio argentino es, sencillamente, una cuestión de organización".

La opinión, obvia quizá para quienes creemos en las enormes posibilidades proyectivas de nuestra máxima prueba automovilística, proviene de una fuente por demás autorizada: el señor Alain Ducharme, delegado de la División Exportación en el Departamento de Competición de la Régie Nationale des Usines Renault. Ducharne, 29 años, fue enviado por Renault para observar nuestro Gran Premio y evaluar las posibilidades del R-8 Gordini 1300 en esta carrera. El interés que la fábrica francesa demuestra al enviar especialmente a uno de sus hombres, es quizá uno de los hechos más trascendentes que ha mostrado el reciente GP.

A Ducharne le gustó la carrera, la gente, el país, le sorprendió Buenos Aires. Se lleva una visión objetiva que es, para nosotros, particularmente importante pues proviene de un europeo que vino especialmente para transmitir esa visión.

Plantea ante todo la necesidad de solucionar cualquier eventual problema de aduanas; la Aduana y el ACA deben asegurar la reducción a un mínimo de toda traba burocrática que pueda demorar la entrada al país de los automóviles, equipos y repuestos. Nosotros sabemos que, con mayor o menor complicación estos problemas siempre han sido resueltos, pero la opinión de Ducharme refleja una inquietud real de las fábricas extranjeras que sólo podremos destruir facilitando el mecanismo de importación del material de competición con hechos y no sólo con promesas.

Planteada la necesidad de comenzar y terminar la carrera cerca de Buenos Aires, Ducharme cree que están justificadas la primera y la sexta etapa y más aún la primera porque se corre de noche y por las características del camino de los diques. Pero en el resto del camino debería haber más dificultades, más montaña y más dura, neutralizando quizás algunos tramos de camino de llanura, donde no sea posible reemplazarlos por tramos más sinuosos. Esto es de especial importancia para los constructores europeos de automóviles de mediana y baja cilindrada cuyo interés es el de obtener un triunfo absoluto y no solamente un triunfo de clase. Esas condiciones se dan, por ejemplo, en los rallies europeos donde la dureza del recorrido iguala las posibilidades de los vehículos pertenecientes a distintas clases de cilindrada.

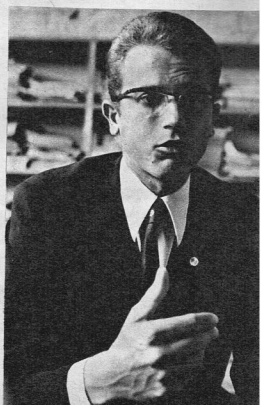
El tercer consejo de Ducharme coincide con la opinión que CORSA ha sostenido reiteradamente: **Promocionar el GP.** Recuerda, por ejemplo que los organizadores del East African Safari envían un embajador especial para invitar a los constructores europeos y asegurar toda clase de información y facilidades tendientes a su intervención en la carrera africana y sugiere además que se invite a periodistas europeos —como se ha hecho también en el East African Safari— de revistas de gran tirada como Paris Match y de las principales revistas de automovilismo, a asistir a nuestro GP que ofrece material anecdótico, técnico y turístico más que interesante para cualquier publicación periodística.

El enviado de Renault vio TC: "Sería como hacer hoy una carrera de bicicletas pero con modelos de 1880: muy pintoresco pero técnicamente sin sentido. La categoría es muy interesante, pero los reglamentos deberían favorecer más aún la evolución técnica, y las competencias deberían realizarse sobre circuitos más trabados para forzar la evolución de los chasis y la formación de verdaderos pilotos. También vi el Chevy II; ese automóvil es un gran paso hacia adelante".

Y, como a todos los europeos, le asombró la vitalidad de nuestro automovilismo deportivo: "En Europa el automovilismo es importante por la calidad de las máquinas y los pilotos y por la importancia y seriedad de las organizaciones, pero de ninguna manera tiene el enorme arraigo popular que tiene en la Argentina. Las 24 Horas de Le Mans es una de las carreras más importantes del mundo y sin embargo sus resultados no salen en los titulares de primera página de los diarios franceses, como sucede aquí".

Deseamos sí, que el informe de Ducharme aliente la participación de Renault de Francia en el GP, pero más aún alentamos la esperanza de que sus opiniones sean pesadas y tenidas en cuenta en todo su valor por los responsables de la carrera que podría ser desde hace tiempo, la competencia en ruta más importante del mundo, capaz de promocionar la imagen de la Argentina de hoy mejor que muchas de nuestras embajadas.

H. S.



CAMPEONATO ARGENTINO

DESPUES DEL GRAN PREMIO

Teniendo en cuenta que el calendario oficial anuncia que después del Gran Premio faltan disputarse solamente cinco competencias para finalizar la temporada para la Categoría Turismo, especularemos sobre la posibilidad ideal de obtención de puntos en las cinco carreras, para tratar de encontrar al campeón y subcampeón de cada clase.

Afortunadamente, parece que se disputarían las cinco competencias que figuran en el calendario. Ellas son: Veinticinco de Mayo (13 de noviembre), San Pedro (20 de noviembre), APAT en el Autódromo (27 de noviembre), Rosario (4 de diciembre) y Pilar (11 de diciembre); con la sola excepción de Pilar, las cuatro restantes otorgarían puntos en la escala 3, 2, 1 y 0,5 respectivamente a los cuatro primeros; Pilar otorgaría 9, 6, 3 y 1 puntos respectivamente. Veinticinco de Mayo estará abierto a las Clases A, B y C. En San Pedro es probable que se dispute para las Clases A, B, C y D, al igual que la competencia de APAT, mientras que en Rosario habitualmente sólo se corre en las Clases A, B y casi seguramente la C. Pilar es muy probable que esté abierto a las cinco clases.

De disputarse todas las competencias con estas clases presentes y, teniendo en cuenta que se presenten en la línea de largada por lo menos seis automóviles de cada clase, requisito indispensable para que se otorguen puntos, tenemos que en las clases A, B y C hay veintiún puntos en juego, mientras que en la D son quince y en la E solo nueve.

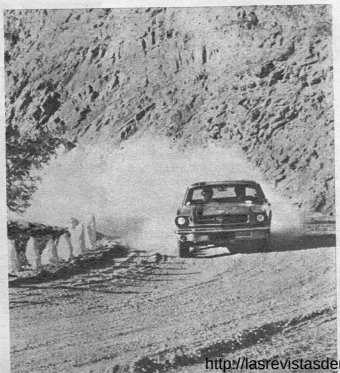
En la Clase A el campeonato ya tiene dueño y, por supuesto, se llama *Rogelio Scaramella* (58 puntos) con mucha ventaja sobre el resto que aspira al subcampeonato: Ratto (29), "Pécora" (22), Bornancini (20,5), Delgado (20). A todo esto las posibilidades para la obtención del subcampeonato son bastantes parejas: Ratto es un buen regularista (aparte de su condición de presidente del CAR) que a veces se destaca en carreras de velocidad, pero que hasta ahora no ha brillado en competencias de circuito. En su favor tiene siete puntos de ventaja sobre su rival más cercano. "Pécora" y Bornancini se destacan en la ruta y están entre los primeros en los circuitos; son buenos candidatos. Delgado posee el Isard más veloz, pero con ese automóvil tiene poca chance en estas competencias como para aspirar al subcampeonato. Gallo está en la misma situación que "Pécora" y Bornancini, más la seguridad de que estará presente en todas.

En la Clase B ya está todo casi definido: *Carlos Ruesch* (69) es virtual campeón, mientras que su escolta, Bonamici (44) casi está asegurado al subcampeonato, ubicado lo suficientemente distanciado de Copello (29,5). Pero las matemáticas todavía no le han dado el sí definitivo. Si bien Copello es quien ganó el mayor número de competencias durante el año, sólo lo hizo en una oportunidad en carreras de ruta (Carlos Paz), ya que en las demás se dedicó a romper implementos mecánicos; ya sea cronómetros o autos. Ruesch logró muy buenas posiciones durante el año y sus puntos fuertes fueron ganar la Vuelta del Noroeste (que otorga veintiún puntos al ganador) y su segundo puesto en su Clase en el Gran Premio. Por su parte, Bonamici salió segundo en la Vuelta del Noroeste y ganó el Gran Premio en las únicas actuaciones que figuró durante el año. Al respecto, debemos aclarar que Bonamici corrió en la Vuelta del Noroeste con Renault y no con Auto Unión como figuró en toda la información sobre esa competencia.

En la Clase C está la gran trenzada: Visintini (47,5) y Gradassi (45,5) se disputarán el campeonato y el subcampeonato, dejando sin chances a sus más cercanos perseguidores, Rica (23) y Ballbé (16). El principal problema que deberán enfrentar será reunir los seis competidores para que cada competencia otorgue los correspondientes puntos. Gradassi es más veloz que Visintini y ambos se destacan por ser llegadores, aunque en este renglón es Visintini quien ha cosechado más laureles. Si sumamos todo esto a los dos puntos de ventaja que lleva Visintini vemos que la pelea está pareja. Hasta Pilar seguramente no habrá decisión final.

En la Clase D las cosas parecen estar casi definidas, pero matemáticamen-

La calidad de Gradassi es indiscutida, pero Visintini no está de acuerdo y va ganando el título a su coterráneo.



Oscar Cabalén y su Mustang al tope del campeonato.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO

CLASE A (hasta 700 cm³)

1º	Scaramella, Rogelio	58
2º	Ratto, Juan Angel	29
3º	"Pécora"	22
4º	Bornancini, Benjamín Horacio	20,5
5º	Delgado, Aldo Fernando	20
6º	Gallo, Juan Carlos	18,5
7º	Ferrea, Carlos	17
8º	"Perry Mason"	14
9º	Iglesias, Héctor	10
10º	Bazzan, Roberto	9
10º	Sampayo, Juan	9
12º	"Espartaco"	7
13º	Calduch, José	6
13º	Dinolfo, José R.	6
13º	Marchese, Juan Carlos	6
16º	"Klear"	5
16º	Núñez, Félix F.	5
18º	Pérez, Eduardo	4
19º	Irigaray, Mario	4
20º	Feruglio, Pedro Javier	3
20º	Leoni, Carlos	3
20º	Pasetti, Luis	3
20º	Pérez, Horacio	3
20º	Taruselli, Alberto	3
25º	Chinni, Osvaldo	2,5
26º	Caruso, Juan	2
26º	Santoro, Juan	2
28º	Bejar, José (h)	1
28º	"Cardo"	1
28º	del Federico, Pablo	1
28º	Freytes, Jorge	1
28º	Ginochio, Armando	1
28º	González, Juan de Dios	1
28º	Martel, Jorge	1
28º	Morganti, Jorge Oscar	1
28º	Ponsio, Martín	1
28º	Sardá, Raúl	1
38º	Alberdi, Alfredo	0,5
38º	Bauqué, Luis A.	0,5
38º	Latorre, Raimundo	0,5
38º	Piccolo, Héctor H.	0,5
38º	Repetto, Carlos	0,5
38º	Rossi, Julio R.	0,5
38º	Silva, Arturo	0,5
38º	Suárez, Osvaldo	0,5

CLASE B (701 a 850 cm³)

1º	Ruesch, Carlos	69
2º	Bonamici, Danilo	44
3º	Copello, Eduardo	29,5
4º	Parisi, Emilio	15
5º	Peña, Osvaldo	13
6º	García, Juan Pedro	10,5
7º	Zanini, Enrique	9
8º	Tosco, Midio	7
9º	Montero, Javier	6
9º	Pierángelo, Néstor	6
11º	Depego, Alberto Luis	4
11º	Rodríguez, Armando	4
11º	Antelo, Osvaldo	4
14º	Bavio, Dora María	3,5
15º	Colla, Roberto	2
15º	Defelippo, Félix	2
17º	Poggio Rinaldi, Nelson	1,5
18º	Gordó, Néstor	1,25
19º	"El Suizo"	1
19º	Gallo, Carlos S.	1
19º	Irigaray, Eduardo	1
19º	Literas, Rodolfo	1
19º	Manganiello, S.	1
19º	Namino, Alejandro	1
19º	Nelson, Alfredo	1
19º	Perkins, Gastón	1
19º	Sancha, Pedro	1
28º	Alonso, Juan Carlos	0,5
28º	Asad, Alberto	0,5
28º	García, Martín	0,5
28º	Gimeno, César	0,5
28º	Guimaray, Carlos	0,5
28º	Luchetti, Horacio	0,5
28º	Palacios Balaguer, Renzo	0,5
28º	Pernas, José Luis	0,5
28º	Vargas, Milton	0,5
37º	Fosati, Héctor	0,25

CLASE C (851 a 1150 cm³)

1º	Visintini, Rosmaldo	47,5
2º	Gradassi, Héctor Luis	45,5
3º	Riva, Tullio	23
4º	Ballbé, Carlos	16
5º	Bianchi, José María	10
6º	Lizzi, Orlando	9
6º	Malpezzi, Angel	9
8º	Gastien, Horacio	6
9º	Morás, Héctor	5,5
10º	Bocchi, Edgardo	5
10º	Castellani, Julio César	5
10º	Dubourg, Arturo S.	5
13º	Calcagno, Dovidio	4
14º	Gonella, Dante	3,5
15º	"Juan Valdéz"	3
16º	Colombo, Luis O.	1
16º	Gini, Julio	1
16º	Flores, Héctor	1
16º	López Gaido, Héctor	1
16º	"Transfer"	1
21º	Cancellieri, Alberto	0,5
21º	Cangaro, Raúl	0,5
21º	Fittipaldi, José A.	0,5
21º	Lhomy, Délfor	0,5
21º	Raitzin, Marcelo	0,5

CLASE D (1301 a 1600 cm³)

1º	Reutemann, Carlos Alberto	46
2º	Rodríguez Larreta, Alberto	31,5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

te todavía no hay resolución. *Carlos Alberto Reutemann* (46) no es virtual campeón por sólo medio punto si se tiene en cuenta que restan en juego quince y que "Larry" cuenta con 31,5. Aparentemente éste se llevará el subcampeonato ya que sus rivales están bastants alejados: Marín 20,5), Rodríguez Canedo (20,5), Pascualini (20) todavía pueden esbozar alguna esperanza. De todos ellos Rodríguez Canedo es quien más puede inquietar a "Larry", quien no necesitará preocuparse hasta ver cómo se barajaron las cosas antes de la competencia de Pilar.

La Clase E otorgará por primera vez en su historia el título de campeón al ya haberse disputado las cuatro carreras que son requeridas como el mínimo para expedir el título. Como sólo faltan disputar nueve puntos, *Oscar Cabalén* es virtual campeón, mientras que entre Migliore (25,5) y Bonanno (21) se plantea la lucha por el subcampeonato. Aunque ambos corren en el mismo equipo, la mayor cantidad de puntos y su mejor condición velocista lo colocan a Migliore como candidato.

La lucha está muy linda en algunos sectores y quizá esta nota recuerde a algunos corredores que existe el campeonato, algo olvidado debido a la poca información periodística y de la propia Comisión Deportiva Automovilista.

En Pilar se tirarán los últimos cartuchos. Allí habrá lágrimas y sonrisas. Que así sea.

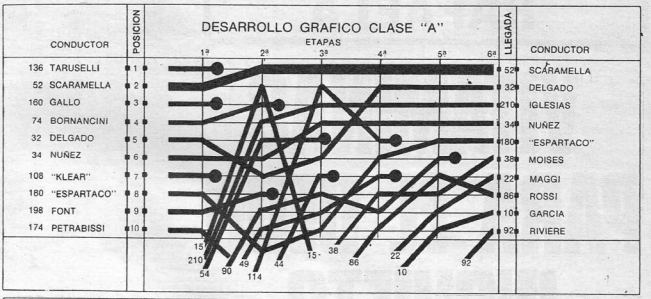
3º	Marín, Alfonso	20,5
3º	Rodríguez Canedo, Eduardo	20,5
5º	Pascualini, Carlos	20
6º	Pedelaborde, Roberto	19
7º	Franco, Oscar Mauricio	18
8º	Boyadjián, Eduardo	17,5
9º	Galluzzi, Miguel Angel	15,5
10º	Maneglia, Humberto	9,25
11º	Estéfano, Nasif	9
12º	"Marque"	8
13º	García Giribone, Nicasio	6
14º	Mayorga, Francisco	5,5
15º	Ninona, Héctor Arcadio	5
16º	Carranza, Ricardo	3,5
16º	Concaro, Juan Pedro	3,5
16º	Miotti, Rubén	3,5
19º	Arnoldt, Daniel Marcelino	3
19º	Aguerre Reyes, José María	3
19º	Gettas, José	3
19º	Ranno, Ernesto	3
19º	Rizzuto Mujica, Jorge	3
24º	Albarini, Hugo Dante	2
24º	Andrea, Miguel	2
24º	Baudrix, Diego	2
24º	Gómez, Jesús Ricardo	2
24º	Guimarey, Carlos	2
24º	Más, Víctor	2
30º	Namur, Roque	1,5
31º	Ahumada, Jorge	1
31º	Aubone, Alberto C.	1
31º	"Don Segundo Sombra"	1
31º	Heredia, Marcelo	1
31º	Laprida, Lito	1
31º	Oliva, Roberto	1
31º	Trento, Jesús María	1
31º	Vignola, Héctor	1
39º	Najurieta, Carlos	0,75
40º	Apkarian, Abby	0,5
40º	Beamonde, Roberto	0,5
40º	D'Apice, Rodolfo	0,5
40º	Fernández, José	0,5
40º	Fernandino, Esteban (h)	0,5
40º	Reginato, Andrés	0,5
40º	Trento, Jesús María	0,5

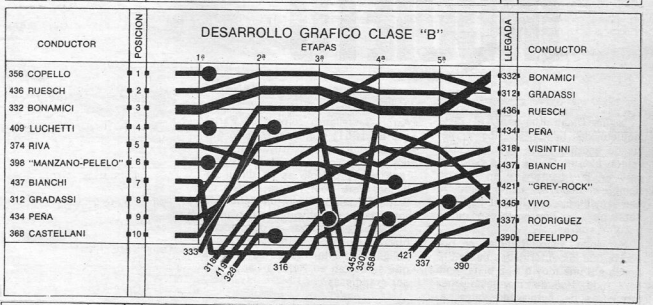
CLASE E (más de 1600 cm³)

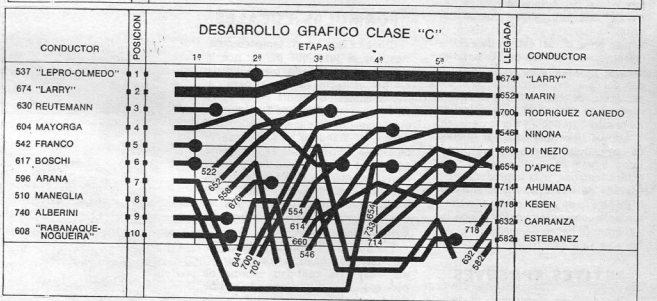
1º	Cabalén, Oscar	36
2º	Migliore, José	25,5
3º	Bonanno, Ricardo	21
4º	Licciardi, José	14
5º	Juchet, Osvaldo Rolf	13
6º	Sancha, Pedro	12
7º	Gómez, Alberto	9
8º	Colombetti, Juan Carlos	7
9º	"Ecam"	6
10º	Medici, Antonio	5
11º	Ballbé, Carlos Alberto	4
11º	Castro, Antonio	4
13º	Lorenzutti, Carlos	3,5
14º	Boubée, Máximo	3
14º	Querol, Alfredo	3
16º	Castañón, Norberto	1
17º	Taddía, Oscar R.	0,5

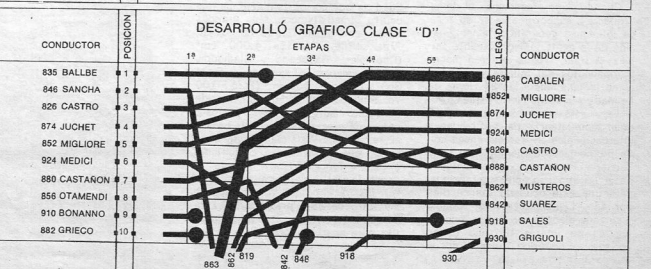
GRAN PREMIO

Estas son las variantes producidas en los diez primeros puestos de cada Clase, a través de las etapas









REFLEXIONES SOBRE RAFAELA

VITAMINAS PARA EL DEDO INQUIETO

por RONALD HANSEN

Según Omar Kháyyam, el dedo inquieto del tiempo escribe y, habiendo escrito, sigue su curso. Eso estaría bien en Persia en el siglo XII, pero en la Argentina y en nuestro tiempo el dedo del tiempo muestra una lamentable proclividad por quedarse piola, si uno no lo espolea un poco. Y aun así.

Habiendo visto Rafaela, se nos ocurre que las autoridades de Er Crú tienen ahí una muy buena pista, apta para todo tipo de manifestaciones mecánicas del automotor, vulgo carreras. Las 500 Millas fueron un éxito, la carrera de TC también; y si bien en el actual estado de euforia colectiva, una carrera de TC sería un éxito si se corriera en las Islas Orcadas del Sur, eso no quita que el espectáculo de Los Autos del Pueblo roscando a 200 en el óvalo rafaelino fuera muy agradable y digno de verse.

Lo que tiene que hacer el Atlético es navegar un poco entre las procelosas aguas de la abundancia y el estéril remanso de la improductividad (pavada de frasecita, ¿no?). Si hacen algunas pocas carreras, van a tardar mucho en recuperar lo que invirtieron. Si hacen demasiadas, el público se va a aburrir.

PETITES EPREUVES

Cuando uno menciona el tema "Rafaela", especialmente en su zona de influencia geográfica, la imaginación de la gente inmediatamente empieza a volar. Todos quieren hacer Campeonatos del Mundo y carreras como Indianápolis y las 24 Horas de Le Mans y la Targa Florio y qué se yo.

Esto está muy bien, pero cualquier competencia de posibilidades internacionales en Rafaela choca con un problema fundamental, cual es la hotelería. Pero tampoco nadie puede hacer un inmenso hotel internacional para que esté ocupado quince días por año. Lamentablemente, Rafaela y su zona aledaña, no tienen muchos lugares de interés turístico (como no sea el histórico quiosco donde Aarón Castellanos compró un Partagás en 1861) y entonces, salvo que los rafaelinos se construyan un océano propio, con pesqueros rusos y todo, ese problema es de difícil solución. Para peor, en la ciudad de Santa Fe también hay un déficit de hotelería, cuantitativamente hablando.

Vamos a empezar a desmadejar nuestro ovillo por la punta. ¿Es que obligatoriamente todas las pruebas que se corran en Rafaela tienen que ser grandiosas?

FORMULAS LOCALES

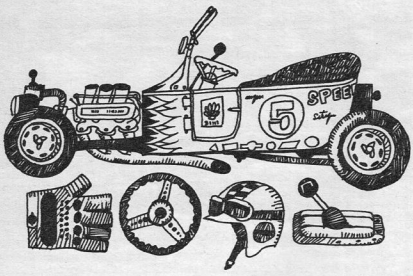
Creemos que no. Ni tampoco creemos que se justifique pensar que el autódromo de Rafaela pierda prestigio por el hecho de usarlo para carreras chicas. En Santa Fe se corre un Campeonato Zonal de Turismo con un reglamento inteligente: los coches deben ser standard en lo que se ve de afuera. Decimos que es inteligente porque es lo más fácil de verificar, basta levantar el capot y tener los mínimos conocimientos como para distinguir un motor de otro. Una fecha del "zonal" podría correrse en Rafaela.

En la zona aledaña de Rafaela, Esperanza, Sunchales, Nuevo Torino, etc., hay una cantidad enorme de pick-ups. ¿Por qué o crear la posibilidad de que corran también? Se nos ocurre inmediatamente tres grandes divisiones: hasta 1.500 cm³ (Fiat, Argenta-Riley), hasta 4.000 cm³ (Chevrolet, Baqueano y Gladiador, D-100 válvulas al costado y Slant Six), y más de 4.000 cm³ (Ford F-100 V8, Studebaker V8). Lógicamente, de inmediato surgirían los "perros"; pero aquí creemos que podría usarse el reglamento "standard todo a la vista" que antes hemos comentado. Porque entonces bastaría levantar el capot de una pick-up ganadora y, al ver los racimos de Weber bicorpo sin filtro de aire, preguntar: "¿Está usted seguro que este vehículo lo usa para acarrear forraje?"

Con campeonatos zonales o carre- →

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NAFTA
4



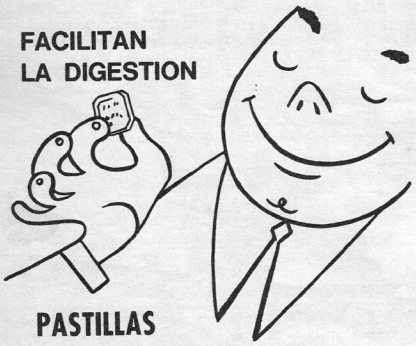
para usar con un cierto pantalón!...

La vida veloz. Ud. la concibe así, y así la vive. Ambientes y elementos que no pertenecen a ninguna otra parte. Su ropa, por ejemplo. Lo "dice" a Ud. A propósito, queremos hablarle de este pantalón de cowboy, el "FAR WEST® Super", de nuevo diseño importado. Es bárbaro. Consíguelo en esos lugares que Ud. sabe. Es caro, pero...

FW super

® Marca Registrada - Puro algodón - Industria Argentina

ESCUCHE TODOS LOS MARTES Y VIERNES
A LAS 22.05 HORAS POR LRS RADIO EXCELSIOR "RECORDS PARA F.W. SUPER"



FACILITAN
LA DIGESTION

PASTILLAS
DIGESTIVAS
RENNIE
DIGESTIVAS ANTIACIDAS

RAFAELA

ras de pick-ups, probablemente el New York Times no mandaría un enviado por jet, pero suscitaría amplio interés entre el público local y ayudaría a ir levantando el difunto que pesa sobre el animoso Club Atlético de Rafaela.

Tenemos que tomar en cuenta un detalle; cuando la anterior pista de tierra, la preparación de la misma, su riego, patas de cabra, aplanadora y demás artes mágicas del ingeniero Báscolo (Rey del Vudú) y sus cohortes, costaban tanto en dinero y trabajo personal, que de ninguna manera se justificaba dejar bien la pista al solo efecto de una carrerita de importancia puramente local. Pero ahora, con pista permanente, ese problema desaparece, y cuanto más se corra, dentro de la imprescindible tónica de no hartar al Soberano, mejor es.

LAS CARRERAS GRANDES

Dentro del esquema de las carreras "grandes" habría que determinar si —con exclusión de las ya históricas 500 Millas— no habría que inclinarse por carreras más cortas, o competencias divididas en series y final. Debemos recordar que los autos pasan aproximadamente cada minuto y medio, y francamente, Cupeiro es un tipo fenómeno, pero estar cuatro horas viéndolo pasar cada noventa segundos es como para quebrantar la más hermosa amistad. Además, los cronometristas se vuelven locos.

Nuestra idea, en cuanto a carreras de más o menos mayor envergadura, es: las 500 Millas, unas 250 Millas para MN, y dos competencias —podrían ser de 250 millas cada una— para los TC. Ya con eso tendrían cuatro carreras grandes por año, y por ahora sería bastante.

En cuanto a la tan comentada posibilidad de la competencia de carácter mundial, hay dos problemas: en primer lugar, costo sideral, en segundo lugar, alojamiento. Los muchachos que corren en las carreras "Championship" en EE. UU. son excelentes muchachos, pero el signo dólares lo tienen siempre ubicado a 5 cm del arco superciliar derecho. Si decimos que no te dan ni la hora por menos de quinientos dólares de prima de largada y otros quinientos como premio para acertar el tercer top, estaremos bastante cerca de la verdad.

Además ¿adónde van a dormir el sábado por la noche? Lo peor del caso es que los corredores norteamericanos son tipos serios y reconcentrados. Los sábados a la noche, duermen.

LOS AUTOS ESPECIALES

Mucho se ha hablado sobre la conveniencia de hacerse autos especiales "para Rafaela". Humildemente, creemos que están regando fuera de la maceta. No puede hacerse un auto especial para una sola carrera por año, salvo el caso de Indianápolis, por ejemplo, que está tan bien remunerada que aún los que llegan atrás tienen alguna posibilidad de salvarse los gastos. Rafaela tiene muy buenos premios, excelentes en comparación con la mayoría de las demás carreras nacionales, pero no es para tanto.

Si usted gana el millón de pesos, está fenómeno, pero puede bastar un seguro de válvula para que ese millón de pesos quede a nombre de otra persona. Por eso se necesitan por lo menos dos carreras por año para justificar un auto especial, "asimétrico"; y para que el asunto se volviera realmente interesante, tendría que haber otra pista pavimentada similar, Sunchales, por ejemplo...

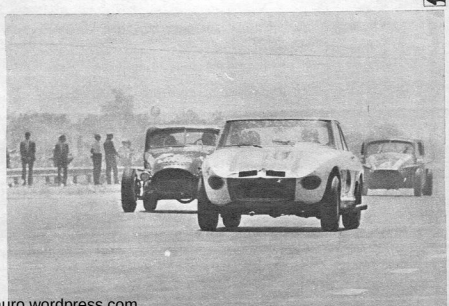
OVALOS Y MIXTOS

Existe en nuestro país una tendencia a la construcción de autódromos de trazado mixto, como Buenos Aires, Mendoza, Río IV y los incipientes circuitos de San Juan y Córdoba (Salsipuedes). Evidentemente, unos no tienen nada que ver con los otros, representados en este caso por Rafaela y algún otro eventual en Sunchales u otro lado (ganas no faltan...) Ambos tipos de circuito deben coexistir, porque los óvalos son muy lindos pero los "mixtos" enseñan a manejar-manejar en lugar de simplemente apuntar. Hay cabida para ambos en nuestro panorama.

Incluso la gente de Rafaela no tiene por qué quedarse en el óvalo. Pueden agregar a su circuito un recorrido mixto, como oportunamente se hiciera en Brooklands y luego Montlhéry. En ambos casos se tomaba parte del óvalo y se seguía por un circuito con curvas y todo.

FESTIVALES

Por último recordemos que no es absolutamente indispensable que todo lo que se haga en Rafaela tenga algo que ver con autos. Pueden hacerse también festivales aeronáuticos; el interior de la pista puede convertirse en estadio deportivo. Pueden hacerse festivales regionales dedicados a resaltar los productos de la zona (alcachofa, por ejemplo; hace años que estamos bregando por unc



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Oscar Cabalén

10º GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

1° en la 2ª etapa
1° en la 3ª etapa
1° en la 4ª etapa
1° en la 5ª etapa
1° en la 6ª etapa

1º EN LA CLASIFICACION GENERAL

con

Cinturato

PIRELLI

PIRELLI *es más neumático!*

EL G.P. VISTO POR DENTRO

Nuestro secre técnico corrió el último Gran Premio con un automóvil standard. Presentamos aquí el resultado de su experiencia

por GUILLERMO MARTIRE

El Peugeot 404 de "Los Corsas" con 148 km/h de velocidad máxima, largó y llegó siempre a fondo y sin fallas. Aquí está saliendo del parque cerrado de la 5ª etapa en La Falda.

Dique Los Molinos, buena oportunidad para darse el porrazo, aquí conviene siempre refrenar los ímpetus: la llegada de la 1ª etapa está muy cerca.

Se largó la 2ª y ya estamos en las primeras insinuaciones de la Pampa de Achala. La tierra suelta dificulta la visión y hace peligrar la "tenuta di strada".

Hay carreras y carreras... pero sin lugar a dudas el Gran Premio Internacional de Turismo (el Gran Premio, como lo llama los íntimos) es "la" carrera. El magnetismo increíble que ejerce sobre los aficionados al deporte mecánico es único, de él emana un extraño sortilegio que año a año envuelve a las mentes de fierreros activos y pasivos, cuando los primeros vapores de la primavera se hacen presentes en estas latitudes, y les hacen pensar cosas como estas: "este año, aunque tenga que empeñar a mi abuelita lo corro".

Año tras año la historia se repite, los que lo corrieron alguna vez y no lo pudieron completar porque tuvieron que abandonar después de pasar las de Caín en los arenales de San Luis, y que además juraron nunca volver a pensar en el Gran Premio, están firmes planificando la nueva intervención ("este año mato..."). Los que nunca corrieron y que posiblemente nunca puedan correr, se repiten muy convencidos: "si el año que viene no corro, me cambio el nombre", todos, sin excepción oyeron el canto de sirena del G. P. y ya no habrá quien los pueda atar al mástil del barco para evitar que se arrojen por la borda. La vieja magia negra hizo su efecto, sus almas quedaron compradas...

El staff de CORSA está formado —aunque no lo parezca— por seres humanos, seres lógicamente no inmunes a los mencionados efluvios narcotizantes, por eso se nos ocurrió una idea (fenómeno que suele ocurrir una vez cada 83 días) o tal vez un pretexto: intervenir en el G. P., vivirlo como lo viven los de adentro, y de paso cañazo, tratar de extraer alguna experiencia útil para reflejarla en las páginas de CORSA y que les pudiera servir a los lectores postulantes a correrlo el año que viene.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La idea se complementó con otro ensayo que creímos interesante llevar a cabo y que era la de probar si un coche standard —léase sin preparación tipo anexo "J"— podía pegar la vuelta o completar la carrera en términos más o menos lógicos, para verificar la teoría de que la falta de velocidad sobre sus similares preparados se compensaba (en parte, claro está) con sus mayores posibilidades de no romper.

Para nuestra pequeña gran aventura contamos con un Peugeot 404 modelo 1965 con 30.000 km a cuestas sobre su estructura portante, al que se le realizaron los siguientes trabajos: 1) Afinación y puesta a punto del motor, que se realizó en el taller de Alberto Gómez; este trabajo consistió en la correcta puesta a punto de encendido, el esmerilado de válvulas y su justa calibración, además de la consabida "carburada maestra", el distribuidor fue reacondicionado por el conocido especialista Hugo Dulbecco, se le reemplazó el tanque de nafta original por otro de 100 litros para asegurarnos suficiente autonomía y finalmente —eso podemos decir que fue la única "preparación especial" que sufrió nuestro Peugeot—. 2) Se le reemplazaron los resortes de suspensión de fábrica, por otros más rígidos Hoesch complementado por amortiguadores Daher-Boge tipo "media carrera".

Para prevenirnos de las consecuencias de una eventual potrillada le colocamos una jaula antivuelco Baufer cuya efectividad —por fortuna— no fue puesta a prueba ya que por extraña casualidad terminamos el G. P. con el coche enterito.

En resumen, el auto largó el G. P. con sus aros y cojinetes originales, es decir, el motor no fue abierto para nada, con su modesto carburador de 32 mm de garganta, con sus frenos convencionales a tambor, calzado con cuatro gomas nuevas Pirelli Cinturado brasileño, y equipado con un tacómetro BRD para controlar de no pasarnos de las 5.200 rpm que teníamos de régimen máximo en 4ª y que por razones de seguridad jamás debíamos sobrepasar en ninguna otra velocidad.

La primera parte de nuestro objetivo, vale decir el demostrar que con un coche standard podíamos llegar decorosamente, creemos que quedó comprobado, y a propósito de esto, debemos hacer una acotación: esta "prueba" tiene un valor interesante ya que por el hecho de intervenir con un Peugeot 404 entrábamos en la categoría "D", que justamente es la más desfavorable para el intento, desde que el déficit de velocidad del auto standard, frente a sus competidores directos (los más veloces de la categoría) era muy sensible —traducido a cifras: 148 km/h de nuestro coche frente a los 220 km/h del Mustang, los 190 km/h de los Chevrolet Super, (no hablamos del BMW de Ballbé porque abandonó) o los 180 km/h largos de los Peugeot 404 anexo "J"—, en otras categorías este déficit es menor.

El primer y gran problema era pensar en la posible eliminación por "tiempo para clasificarse", pero esa problema quedó neutralizado por la simple comprobación de que en la primera etapa (la más veloz y por lo tanto la más desfavorable para un auto lento) y aun cuando perdimos 45 m en una parada fuera de programa por quedarnos sin nafta, pudimos clasificarnos con 1 h 57 m de desventaja ante el MBW de Ballbé ganador del referido tramo.

Como corolario final de la comprobación, podemos decir que nuestra clasificación final —16º en la categoría—, luego de haber perdido además de los 45 m antedichos otros 40 m por un fuoripista afortunado en Pampa de Achala (2ª etapa) y unos 7 m por reventón de goma en la 3ª, lo que suman algo más de hora y media, puede ser índice de que la mayor confiabilidad que dispone el coche standard, ante su falta de velocidad, asegura de todos modos una posibilidad de clasificarse decorosamente, aun cuando en la categoría existan coches de cilindrada superior y de mayores performances.

Claro está que dispusimos de un medio mecánico en el Peugeot 404 que se comportó a las mil maravillas pese a recorrer los 4.212,6 km del G. P. "pata a fondo" hasta el último metro de recorrido, sin experimentar ninguna falla en absoluto, tan es así que los únicos trabajos que le fueron realizados en los 20 m que el reglamento de la carrea contemplaba como "tiempo de reparación" en cada etapa fueron: tres cambios de aceite (jamás se le limpió el filtro), una regulación de válvulas después de la 3ª etapa y tres reguladas de frenos (3ª, 4ª y 5ª etapas), y después de la 2ª etapa, el reemplazo en cada una de los elementos del filtro de aire Fasfilter. Se llegó con los cuatro amortiguadores que se colocaron al largar y con tres de las gomas originales (una tuvo que ser reemplazada después de un reventón en la 3ª etapa), demás está decir que dada la condición del motor se utilizó nafta super de 80 octanos y aceite Supermóvil 40 (no gastó una gota de lubricante).

EXPERIENCIAS CORSAS

La segunda parte del "invento" de CORSA fue, como hemos dicho, el haber podido utilizar nuestra intervención para acopiar alguna experiencia vivida realmete —no contada— y poderla brindar a sus lectores. Intentaremos sistematizar nuestras conclusiones en un desesperado intento de parecer racionales.

En primer lugar debemos hacer algunas consideraciones de carácter general, es decir nos referiremos a conclusiones que pueden ser válidas para toda la carrera: 1) Auxilios. Pensamos que como mínimo el corredor debe contar con dos auxilios, los que deben apostarse estratégicamente en el recorrido de cada etapa, de manera tal que el corredor pueda fundamentalmente reabastecerse con comodidad (no exprimir al máximo la autonomía del coche) y estar situado en cualquier ocasión dentro de los radios de acción de los referidos auxilios. 2) Nafta. Conviene estar muy seguros del consumo efectivo del coche, para no errarle en los cálculos; por otra parte siempre es preferible calcular consumo en exceso que quedarse sin nafta. Aunque parezca paradójico, el consumo de nafta en zona motañosa resulta ligeramente menor que fierro a fondo durante tramos rectilíneos prolongados. Si el corredor tiene que reabastecerse en estaciones de servicio estables o accidentales, es preferible que verifique si le cargan el combustible pedido para evitar errores, y, además, como regla de oro, aunque no se vaya a necesitar toda la nafta que cabe en el tanque, conviene llenarlo (que so-sobre pero que o fa-falte).

3) Lubricante. Es conveniente llevar en el coche un bidón de por lo menos 10 litros de aceite por lo que pudiera pasar. En el desierto no hay estaciones de servicio, y cuando menos lo pensamos, salta la liebre. También debe llevarse un bidón similar con agua.

4) Gomas. Demás está decir que es preferible invertir algo más de dinero en gomas buenas y apropiadas; a la larga resultan más baratas y se gana en seguridad. Al físico hay que cuidarlo. En el coche es conveniente llevar dos gomas de auxilio (si en la 3ª etapa se llevan tres no es mala idea, ya que el peso adicional de la 3ª goma a veces nos ahorra un mal momento).

5) Repuestos. Aún contando con un buen apoyo logístico —auxilios abundantes— es necesario llevar a bordo esas cositas que no abultan y que son fáciles de romper y reemplazar (maguera de radiador, correas y ventilador, bujías, un distribuidor etc.). Es conveniente llevar dos criques y una tabla para el caso de tener que levantar el auto en un camino de tierra blanda (base para crique). Un inflador es un adminículo que en muchas ocasiones nos puede sacar de un apuro.

6) Plan de carrera. Digan lo que digan aunque se quiera cuidar el coche pensando en llegar antes que ganar la carrera, es importante meterle "pata" en la primera etapa para conseguir un buena ubicación de largada en las subsiguientes, y evitar el drama Nº 1 que es la "tragada" de tierra que inevitablemente se debe sufrir en los tramos de tierra y/o ripio. Al que ponga en duda esto, que le pregunte a algún hombre de punta que por cualquier razón debe largar retrasado en alguna etapa.

Si uno dispone de un coche veloz, es preferible tratar de ganar ventaja en los tramos rectos, ya que la eventual ganancia en un tramo montañoso se diluye siempre por su envergadura frente a la ventaja en los extensos tramos rectos (caso clásico de la 2ª etapa que tiene unos tramos bien definidos: el montañoso de Pampa de Achala y el rectilíneo sanjuanino). Casi siempre el riesgo que presupone un eventual fuoripista en un tramo montañoso no compensa la pequeña ganancia que de él pueda obtener un virtuoso de la montaña (claro está que ahí es lindo darle con todo...)

7) Tiempos de reparación. Los 20 minutos, aunque no parezca, alcanzan para mucho si el trabajo a realizar se planifica previamente (reunión del piloto con sus mecánicos e identificación de la falla). Lo ideal es comprometer con antelación, un taller lo más próximo posible al parque cerrado para realizar los trabajos, para perder el mínimo tiempo en traslados.

ETAPA POR ETAPA

Siguiendo con nuestra premisa de sistematizar entraremos en el detalle de algunas conclusiones etapa por etapa:

1ª Etapa: Juntamente con la 3ª son las más peligrosas y que en consecuencia hay que tomar más en cuenta. Aquí es de gran importancia contar con un gran conocimieto del camino y/o disponer de una buena hoja de ruta.

El trazado veloz, el hecho de largarse de noche y la gran cantidad de coches en carrera (muchas veces

tripulados por gente no muy experta ni astuta) hacen que deban extremarse las precauciones. Es interesante disponer de buenos faros, si es posible, llevar dos faros banquineros, uno apuntando convenientemente para iluminar los mojones situados a la derecha de la ruta (para que el copiloto los pueda ver y pueda situarse en la hoja de ruta).

Es importante tener en cuenta de que al circular a alta velocidad en la primera parte del camino, el piloto se "acostumbra mal" y cuando llega a la delicada parte de dique Los Molinos puede llevar un exceso de energías que puede terminar mal. No está de más insistri en que la ventaja a sacar o ya sacada en la primera parte —la plana y rectilínea— pesa más que un par de minutos que se pueda ganar arriesgando el golpazo en los viboreados caminos serranos.

2ª Etapa: La Pampa de Achala es de cuidado, si bien la velocidad posible no es muy grande, cuando uno quiere adelantar a otro competidor tiene que fijarse muy bien por dónda lo hace, muchas veces en las partes exteriores de las 34.567,89 curvas hay tierra muy suelta que puede dar el desagradable resultado de un fuoripista —cosa que nos pasó efectivamente— que en algunas circunstancias termina contra una piedra (roturas de suspensión, radiador, guardabarros arrugadísimos y otras delicias). En nuestro caso el fuoripista fue afortunado y el auto resultó ileso, causándonos sólo pérdida de tiempo.

Si bien es muy lindo hacer el mejor tiempo entre Carlos Paz y Mina Clavero, a veces el intento de ganar esos quince o veinte minutos termina con una pérdida de cuarenta minutos (¡remaldición!)

3ª Etapa: Ya dijimos, es muy brava. Aquí sufren las gomas terriblemente por el tipo poco acogedor del ripio (grande y puntiagudo) y por primera vez se experimenta el grave problema de la cortina de tierra que levantan los coches que nos preceden. Adelantarse a otros coches es operación delicada porque muchas veces la mentada guía de "los postes telefónicos" engaña.

Si uno se decide a efectuar el sorpasso a ciegas, hay que hacerlo sin demoras ni titubeos: zambullirse. Por otra parte esta etapa se caracteriza por virajes muy veloces y enripiados, en los que es bastante fácil tomarse el viaje hacia los yuyos.

4ª Etapa: La más dura para el piloto (trabajo físico intenso y tensión nerviosa de 1000 Kw). Los badenes —igual que en la tercera etapa— son cosa que hay que tomar con cautela, ya que la suspensión sufre mucho y no se gana gran cosa con tomarlos fierro a fondo. Los motores suele apunarse, razón por la cual conviene tomar las debidas precauciones en la carburación antes de largar o por lo menos antes de la trepada. La recompensa para el piloto la da Tafí del Valle, un verdadero paraíso para los que disfrutan del manejo.

5ª Etapa: La más fácil, pero ¡Ojo!, en los interminables rectilíneos es fácil romper los motores, aquí se impone mirar mucho el cuentavueltas y no pasarse. El tramo de Ascochinga compensa un poco —pese a su brevedad— el tedio (vulgo apoliyo) de las salinas puntanas.

6ª Etapa: Empieza como las demás, con la largada. Luego se repite el trazado delicado de los últimos tramos de la 1ª etapa: el camino de tierra a Alta Gracia, con sus baches dignos de nuestra capital, Dique Los Molinos, etc., en general si el coche no se rompió hasta aquí, no se rompe más (salvo honrosas excepciones) así que con un mínimo de cuidado llegamos a Pergamino.

El Gran Premio terminó por este año para nosotros, las enseñanzas que nos deparó fueron abundantes tanto desde el punto de vista conductivo como técnico, pero sobre todas las cosas, nos hizo ver algo muy alentador en él, la extraordinaria comunicación que hace establecer entre la gente que de una u otra manera se ve involucrado en él. El Gran Premio es más que una simple gran carrera; es un gran acontecimiento humano.

El oasis después de los badenes de Santa María y la trepada del Infiernillo: Tafí del Valle, donde se puede andar bastante fuerte.

EL PRECIO

Cómo se proyectó el nuevo circuito Bugatti en Le Mans y cómo funciona una escuela de pilotos en Francia

por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

Un día que Jackie Stewart estaba inspirada se mandó una máxima dirigida a todos los jóvenes aspirantes a estrellas del deporte de los fierros. El principiante que captó el mensaje se paró un instante en medio de su inconformista vida arrastrando en sus espaldas la responsabilidad de 5.000 años de civilización (¡!) y se dijo a sí mismo: "El primer paso a seguir, si quiero llegar a algo, es zambullirme en una escuela de pilotos, ¿pero cuál?" Porque en Europa, y en Francia sobre todo, hay muchas y buenas.

La mejor de todas quizá sea la que funciona regularmente en Le Mans todos los sábados y domingos, con un curso acelerado en que se incluye otro día de la semana.

La iniciativa fue tomada por el Automobil Club de l'Ouest (el organizador de las 24 Horas de Le Mans) quien puso en la dirección de la escuela a Charles de Cortanze y a cargo de la enseñanza a Louis Julien, un joven de 24 años. El curso, como en casi todas las escuelas de este tipo está dividido en tres partes. Al trozo del circuito de La Sarthe que han tomado, con algunos agregados por la parte interior, le han puesto el nombre de quien fuera el hombre más genial que haya tenido el continente en el campo automovilístico: Ettore Bugatti.

El circuito "grande", de 13.492 km en el que se corren las 24 horas, utiliza en parte de su recorrido rutas provinciales que de ninguna manera pueden cerrarse al tráfico de forma permanente. Las instalaciones prácticamente se utilizan en forma, dos veces al año: en el mes de abril, para los ensayos, y en el mes de junio, para la carrera. Era necesario ingeniárselas para poder aprovechar con más frecuencia las construcciones del autódromo. Ese es el por qué del proyecto de construir un circuito enteramente nuevo.

En 1964 el Automobil 6tar- p l'Ouest encargó a Charles Deutsch el estudio del trazado de un "pequeño circuito", destinado a pruebas de velocidad más que de duración y que respondiera a los siguientes imperativos:

a) Dada la superficie disponible el recorrido debía ser corto. Los coches pasarían rápidamente delante de los espectadores. Los 4.422 km de recorrido, en vista de la configuración general, deberían permitir tiempos sensiblemente inferiores a los 2 minutos por vuelta para los coches de fórmula Uno.

b) Numerosas curvas a fin de darle un carácter espectacular para lucimiento de las cualidades de los pilotos. Se le hicieron seis curvas cuyos radios van de los 28 a los 70 metros y un curvón de 200 metros. Este último no ha sacrificado la velocidad de la recta más larga (1.400 metros) ya que los coches de turismo pueden atacarla a 170 km.

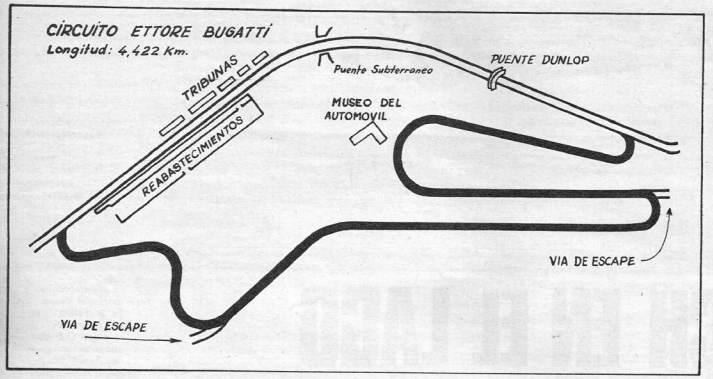
c) En plan técnico el circuito debía ser construido del mismo material que utilizan los franceses para las carreteras. Dada su función deportiva se pretendió hacer algo al estilo de Monthléry o Indianápolis en lo que a suelo se refiere. El ancho de 9 metros es constante. La perfecta evacuación del agua asegura una perfecta adherencia constante.

d) En materia de seguridad todas las garantías debían reunirse. De hecho así se hizo. Todas las rectas tienen al final escapatoria; el curvón está en medio de un campo totalmente desprovisto de todo obstáculo. Los espectadores son admitidos en ciertos tramos y a lo largo del circuito.

El circuito fue construido en tiempo récord y el nombre con que fue bautizado le confiere enormes responsabilidades. Entra en actividad a partir del 10 de setiembre, aunque está permanentemente abierto. Es

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE LA VELOCIDAD



el sexto de su clase en Francia, con Monthléry, Magny-Cours, Nogaró, Miramás y Monthoux. Cualquiera puede presentarse al Automobil Club de l'Ouest y pagar 20 francos (unos 1.000 pesos) para girar una hora, o pagar 80 francos y pasarse un día entero dándole vueltas.

El estilo de enseñanza en el circuito Bugatti está más cerca del sistema que emplea el ingeniero Taruffi en Italia, en donde un instructor acompaña al alumno a bordo del coche durante las dos primeras partes del curso. Y es muy diferente de las inglesas en las que se examina al alumno para aprobar su entrada, haciéndolo conducir un monoplaza... La primera parte del curso —que se desarrolla como las dos restantes, en dos días del fin de semana— comprende dos horas de enseñanza en el pizarrón y 50 vueltas al circuito de 4.422 km al volante de un R8 Gordini. Actualmente este curso colectivo se hace con grupos de cinco, y tiene por fin dar una base de automatismo que permita eliminar los defectos adquiridos conduciendo intuitivamente.

Primera parte del curso: Iniciación a la conducción deportiva. La primera parte es precisamente esta: se enseña a los alumnos los rudimentos que le permitirán aprovechar al máximo las posibilidades de un coche y sobre todo conducir velozmente con seguridad. Luego de la enseñanza teórica, el monitor y el alumno salen a recorrer el circuito Bugatti en uno de los R8 Gordini. El monitor se esforzará en corregir los malos hábitos del alumno y le enseñará a utilizar todas las posibilidades de su coche.

Segunda parte: Al volante de automóviles sport. Todos aquellos que han aprobado el examen luego del primer curso, es decir, aquellos que se han mostrado suficientemente capacitados como para que se les confíe un Alfa Romeo GTZ y un Maserati 2 litros, son admitidos en el segundo curso.

Este segundo curso comprende tres horas de teoría consagradas al estudio de los diferentes problemas que los pilotos van a encontrar al atacar y al salir de curvas de distinto trazado. Se les explica cómo trabaja la suspensión del coche y cuáles serán las reacciones, el deslizamiento, la coleada, etc. El alumno podrá entonces dar 25 vueltas al circuito al volante de Alfa GT y 25 vueltas con el Maserati. El instructor lo acompañará, a fin de marcarle las faltas.

En el fondo, esta segunda parte, no es sino una continuación de la primera, en la que el monitor puede apreciar si el alumno a mayor velocidad y con coches diferentes aplica lo aprendido al principio. Para los instructores es fundamental que el alumno adquiera un buen estilo antes de pasar a los coches más veloces.

Tercera parte: Monoplazas. A la culminación de la segunda parte, al director y monitor, juzgarán al alumno por sus facultades de asimilación, su deseo de perfeccionarse y su capacidad. El alumno que alcanza a llegar a este tercer curso sabe ya conducir rápido y seguro; conoce perfectamente el circuito después de haberlo recorrido cien veces y cincuenta a velocidad de carrera. Los problemas con los que debe enfrentarse ahora son diferentes a los resueltos hasta esta parte: la velocidad de reacción de un monoplaza difiere totalmente de los coches que ha conducido el alumno. Dos horas de teoría en el pizarrón dedicadas a la transposición de lo aprendido aplicado al estudio de un monoplaza. Se lo prevendrá, por ejemplo, contra el efecto de falsa seguridad que pueda sentir el piloto durante las primeras vueltas a bordo del monoplaza. Es difícil para el alumno calcular el límite de adherencia de la máquina con una tenida tan diferente a lo que él está habituado. Entre otras cosas habrá que acostumbrarlo a esto.

El alumno pasará entonces a los ejercicios prácticos al volante de un Alpine preparado especialmente por la escuela y un mecánico "ex chez Bugatti" que montó un motor Renault-Gordini hemisférico con una potencia similar a los utilizados por los coches de Fórmula Tres (95 CV) pero considerablemente más conducible para los aprendices y también considerablemente más resistente, por idéntica razón. El monoplaza en cuestión es capaz de sobrepasar los 200 km/h, cochecito que decanta como es lógico, a los posibles futuros hombres de la troupe que todas las temporadas sale a dar el espectáculo o por los escenarios del mundo, de los futuros ases de la Fomento europea.

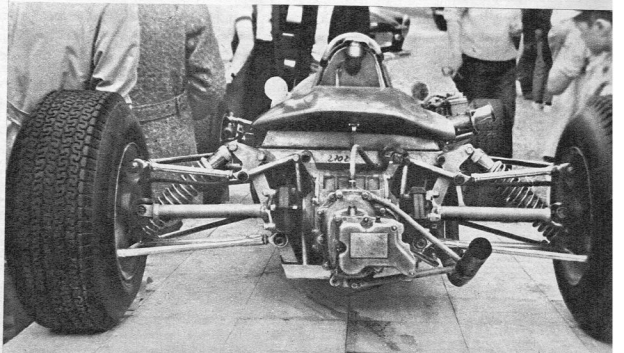
¿Cuánto vale aprender a conducir un coche? Incluida la inscripción, los cursos, el seguro, el hotel y la comida para el fin de semana, duele así:

1ª parte: 500 francos (25.000 pesos).

2ª parte: 700 francos (35.000 pesos).

3ª parte: 700 francos (35.000 pesos).

Existen otras escuelas para pilotos en Francia, no tan completas como la de Le Mans, pero que están capacitadas como para enseñar en qué momento hay que darle el toque al acelerador y enganchar el rebaje...



Este es el monoposto Fórmula Tres Alpine-Gordini con el cual se realizan las prácticas más avanzadas en la escuela que sostiene el Automobil Club de l'Ouest sobre el circuito Bugatti, en Le Mans.

Impecablemente, sin espectacularidad, está virando la boya Joaquín Pintos, triunfador de las dos mangas de la clase CI-U.

MATCH EN EL LAGO

El supermoderno y funcional casco de la Estela I, el hidroplano de la clase O-E que eficazmente timoneado por Mario Armini, ganó su categoría y el duelo con Matthesius.

Armini se llevó las palmas en un singular duelo con Alfredo Matthesius. Pero hubo mas ruidos y más aplausos

por GUILLERMO MÁRTIRE
fotos JORGE DIAZ

El Festival Motonáutico que en adhesión a los actos del día de la Prefectura Nacional Marítima hizo disputar la Federación Motonáutica Argentina, tuvo un número fuera de programa que suscitó la expectación de los aficionados al deporte de la velocidad sobre el líquido elemento. Si bien en el ordenamiento de las competencias figuraba como acto final una regata para la clase Fuerza Libre, nadie esperaba que esta competencia se convirtiera en el duelo singular entre los adalides de las dos categorías más "corsaiolas": Mario J. Armini (timonel del hidroplano "Estela" categoría internacional O-E) y Alfredo A. Matthesius (defensor y récordman sudamericano de la clase Mojarra).

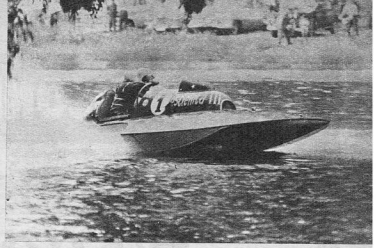
El match entre ambos timoneles suscitó mucho interés entre los fanas motonáuticos porque siempre se habían hecho conjeturas sobre las posibilidades de ambos tipos de hidroplanos en una eventual confrontación, ya que si bien pertenecen a clases muy dispares en lo referente a propulsión y arquitectura, sus performances siempre han sido similares (136 km/h para la Mojarra de Matthesius, que es la más veloz, contra unos teóricos 125 km/h del estilizado aparatito de Armini). No obstante la más favorable relación peso-potencia del O-E (aproximadamente 1,54 derivada de un peso de 98 kg y una potencia de 64 HP-DIN, caballaje realmente asombroso si se piensa que es erogado por un motorcito bicilíndrico König Racing de 604 cm³ a 7500 rpm) sobre la relación de la Mojarra, que oscilaba alrededor de 2,83 (120 HP y 340 kg de peso) hacía prever una ventaja leve para el hidro "Estela".

Lo cierto es que las 5 vueltas al circuito grande del lago de Palermo dieron la victoria a Armini con una ventaja más que contudente de 11 segundos —algo más de 2 segundos por vuelta— y verificaron que por lo menos en esta oportunidad, el moderno y ágil hidroplano de la clase O-E tuvo más aceleración (fundamentalmente) y mayor capacidad para sacar ventajas en los cerrados virajes del circuito.

El programa del día fue muy interesante y llevado a cabo con muy buena organización, aunque lamentablemente el día no se prestó para que el público se congregara como suele hacerlo en las orillas de nuestro porteñísimo lago, para gozar de las alternativas de la reunión. Se corrieron dos mangas de cada una de las siguientes categorías: Utilitaria CI-U Hidroplanos clase internacional O-E, Turismo E-T y Mojarras, clasificándose ganadores de las mismas, los

Trenzada en la boya. Teodoro Kundig por adentro se adelanta a Carlos Zucati: resultaron 1º y 2º en la categoría Turismo E-T luego de dar una buena exhibición de manejo y velocidad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La conocida silueta de la Mojarra de Alfredo Matthesius "Estrellita III", o terror de clase. El Ford 60 que la impulsa ya está tocando los 120 HP. Si la viera el finado don Henry...

que sumaron mayor puntaje otorgado por las mencionadas mangas.

La Clase Utilitaria tuvo un brillante triunfador en Joaquín Pino, quien se destacó netamente sobre sus rivales por su gran conducción (viró la boya impecablemente en cada ocasión) y por el provecho que le cupo sacar tanto a su casco como a su Mercury 35 HP. Ganó las dos mangas sobre Friederichs, y sobre Bretón, que pese a no contar con un casco muy apropiado —mucho peso— mostró que su entusiasmo no tiene límites. Valente Junior no tuvo un día muy afortunado y en la 3ª vuelta de la 2ª manga hasta casi se da el lujo de perder el motor.

Las mangas de hidroplanos (no de langostas) O-E, fueron ganadas por la "Estela" de Armini, quien se destacó sobre sus rivales por su mayor velocidad y mejores aptitudes de su casco; en la primera manga hubo un fugaz intento de Barbot, quien picó en punta, pero fue pasado inmediatamente por el ganador y por Uris. Del Río se detuvo en la virada de la 1ª boya por anegamiento del motor, razón por la cual quedaron sólo tres hidros en carrera. La 2ª manga también tuvo que finalizar con tres competidores, esta vez por detención de Barbot, quien sufrió las consecuencias de fallas en uno de los cilindros de su Mercury 45. Uris, muy parejo, cuidó su lugar sin arriesgar el 2º puesto, su casco si bien eficiente, no deslizaba como hubiera sido ideal, ya que su popa no despegaba convenientemente del agua, lo que le restó velocidad. Angel Del Río condujo el recordado casco "Bucky" diseñado y construido hace seis años por Jorge Regnicoli, con el cual también este último estableciera el récord sudamericano de la clase "X".

La menos espectacular, pero no menos meritoria clase argentina Turismo E-T tuvo un ganador correcto: Teodoro Kundig, quien en posesión de una embarcación velocísima hizo valer su ventaja ante el asedio de Zucati (ambos propulsados por Mercury 50). En la primera manga el nerviosismo conspiró contra Kundig, quien fue aventajado en los virajes por Zucati, pero más adelante un error del piloto de la "Cascabel" (fuerte cavitación en la boya) fue aprovechado por la Miss Delta Marine para alejarse cómodamente e imponerse en la manga. La 2ª parte también fue ganada por el joven Kundig, quien de esta manera sumó los 800 puntos que le dieron la victoria final.

Matthesius, propietario vitalicio de la clase Mojarra, ganó las dos mangas que se disputaron para la categoría con buen manejo y buena velocidad. Jamás fue molestado por los restantes competidores, quienes se tuvieron que limitar a esperar que algo le pasara, pero que no le pasó.

El segundo clasificado José Pacheco Alvear, demostró tener una buena máquina y, por sobre todas las cosas, tener una magnífica disposición para las largadas —siempre picó en punta—. En la primera manga Angel Cancelo "spaccó" en la última vuelta cuando todo hacía pensar que se clasificaría segundo, después de haber corrido una buena regata.

Linda reunión y resultados muy positivos para la motonáutica nacional. Lo que es de esperar es que el número de embarcaciones en carrera se acreciente, lo que seguramente mejorará aún más el espectáculo. Una felicitación especial para el presidente del Club Motonáutico Argentino por su excelente estado físico y dotes tarzanísticas, y al Dr. Italo Nunziata (conocido anestesista de nuestro medio), quien tuvo a su cargo la locución por altoparlantes, tarea que cumplió haciendo honor a su profesión.

FESTIVAL MOTONAUTICO

Federación Motonáutica Argentina — 5/XI/66 — Lago de Palermo

C L A S I F I C A C I O N

Primera Manga — Clase Utilitaria CI-U (motor fuera de borda hasta 600 cm³) - Cinco vueltas - Circuito 2

Posición	Timonel	Lancha	Tiempo
1º	Pinos, Joaquín	Olimpic III	4m 46s
2º	Friederichs, Carlos	Firefly	5m 06s 6
3º	Bretón, Santiago	Miss Delta Marine V	5m 15s 4
4º	Valente, José M.	Estela II	5m 23s 8

Segunda Manga - Clase Utilitaria CI-U - Cinco vueltas - Circuito 2

1º	Pinos, Joaquín	Olimpic III	4m 49s 2
2º	Friederichs, Carlos	Firefly	4m 55s 8
3º	Bretón, Santiago	Miss Delta Marine V	5m 07s 2

CLASIFICACION FINAL — Clase Utilitaria CI-U

1º	Pinos, Joaquín	Olimpic III	800 puntos
2º	Friederichs, Carlos	Firefly	600 "
3º	Bretón, Santiago	Miss Delta Marine V	450 "

Primera Manga - Hidroplanos Clase O-E (motor fuera de borda hasta 850 cm³) - Cinco vueltas - Circuito 1

1º	Armini, Mario J.	Estela	4m 24s 2
2º	Uris, Felipe F.	Dippy	4m 34s 4
3º	Barbot, Germán M.	Recluta II	4m 41s 8

Segunda Manga - Hidroplanos Clase O-E - Cinco vueltas - Circuito 1

1º	Armini, Mario J.	Estela	4m 19s 2
2º	Uris, Felipe F.	Dippy	4m 31s 2
3º	Del Río, Angel	Bucky	5m 00s 4

CLASIFICACION FINAL — Hidroplanos O-E

1º	Armini, Mario J.	Estela	800 puntos
2º	Uris, Felipe F.	Dippy	600 "
3º	Barbot, Germán	Recluta II	Sin "
4º	Del Río, Angel	Bucky	Sin "

Primera Manga - Clase Turismo E-T (Motor fuera de borda desde 700 hasta 850 cm³) - Cinco vueltas - Circuito 2

1º	Kundig, Teodoro	Miss Delta Marine .	4m 45s
2º	Zucati, Carlos D.	Cascabel	5m 02s
3º	Palmiero, Néstor	Pampero IV	5m 04s 2
4º	Martínez, Evaristo	Prot 40 II	5m 22s

Segunda Manga - Clase Turismo E-T - Cinco vueltas - Circuito 2

1º	Kundig, Teodoro	Miss Delta Marine .	4m 39s 4
2º	Zucati, Carlos D.	Cascabel	4m 59s 4
3º	Palmiero, Néstor	Pampero IV	5m 03s 8
4º	Martínez, Evaristo	Prot 40 II	5m 20s 4

CLASIFICACION FINAL — Clase Turismo E-T

1º	Kundig, Teodoro	Miss Delta Marine .	800 puntos
2º	Zucati, Carlos D.	Cascabel	600 "
3º	Palmiero, Néstor	Pampero IV	450 "
4º	Martínez, Evaristo	Prot 40 II	338 "

Primera Manga - Clase Hidroplanos de Carrera "Mojarra" - Seis vueltas - Circuito 1

1º	Matthesius, Alfredo A. ..	Estrellita III	5m 18s 4
2º	Pacheco Alvear, José ...	Ficha	5m 48s 4
3º	Viotti, Ronaldo	Chichita	5m 55s 4
4º	D'Angelo, Carlos	Periquita	6m 16s 4

Segunda Manga - Clase Hidroplanos de Carrera "Mojarra" - Seis vueltas - Circuito 1

1º	Matthesius, Alfredo A. ..	Estrellita III	5m 43s
2º	Pacheco Alvear, José ...	Ficha	5m 53s
3º	D'Angelo, Carlos	Periquita	6m 01s

CLASIFICACION FINAL — Clase Hidroplanos de Carrera "Mojarra"

1º	Matthesius, Alfredo A. ..	Estrellita III	800 puntos
2º	Pacheco Alvear, José ..	Ficha	600 "
3º	D'Angelo, Carlos	Periquita	394 "

Unica Manga - Fuerza Libre - Cinco vueltas - Circuito 1

1º	Armini, Mario J.	Estela	4m 13s 2
2º	Matthesius, Alfredo A. ..	Estrellita III	4m 24s 6

EN LA INCONFUNDIBLE VOZ DE

EMILIO EDUARDO D'AGOSTINO

y su equipo deportivo.

Ud. "vivirá" la emoción de la más sensacional competencia automovilística del año.

44° GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA

del 2 al 11 de Diciembre

por LR6 RADIO MITRE, las poderosas ondas cortas de RADIO EL MUNDO, LRX1 en 49 metros y LRX2 en 31 metros y la PRIMERA RED RADIAL DEL AUTOMOVILISMO integrada por las emisoras:

LV5 SAN JUAN
LU3 BAHIA BLANCA
LW7 CATAMARCA
LW3 TUCUMAN
LT13 OBERA (Misiones)
LU20 TRELEW
LU16 RIO NEGRO
LU19 CIPOLLETTI
LT10 UNIVERSIDAD (Santa Fé)
LU10 AZUL - LV13 SAN LUIS - LU21 GOLFO SAN JORGE (Caleta Olivia, Santa Cruz)
CW43 B INTERNACIONAL (Rivera-Uruguay) y otras que se irán agregando..!

EN ESTE GRAN PREMIO se utilizarán 140 horas de transmisión. Diez horas por cada una de las 12 etapas, de 6 a 16 horas, y 20 NOCHES DE GALA, de 19 a 20 horas, los días de etapa y de descanso.

VERDADERAMENTE, CUBRIREMOS TODO EL PAIS...!

MEDIOS DE COMUNICACION

3 AVIONES sobrevolarán permanentemente la ruta de las etapas dotados de poderosos transmisores. 6 RADIO MOVILES. Puestos de líneas microfónicas y 200 especialistas al servicio de nuestros programas.

SEÑOR ANUNCIADOR: Consúltenos para intervenir en estas transmisiones. Será la mejor inversión de publicidad que Ud. puede realizar. Sus seguros resultados lo sorprenderán muy gratamente.

D'AGOSTINO DEPORTES

Larrea 52 - Teléfonos: 47-3137 y 47-3254

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Un viejo refrán dice: "Al que madruga, Dios lo ayuda". De ser cierto este axioma, la mejor de las suertes debe acompañar al equipo oficial Ford en el próximo Gran Premio de Turismo Carretera. En efecto, no bien abierta la inscripción se hicieron presentes Rodolfo de Alzaga, Nasif Estéfano y Atilio Viale, quienes de esta manera son los primeros en anotarse para la máxima prueba de nuestro automovilismo en la categoría TC.

Otro de los madrugadores fue Osvaldo Montero, quién también registró su inscripción apenas comenzada la misma.

"No sé si corro el Gran Premio", afirmó Angel Rienzi en el parque cerrado de la reciente carrera de Areco. "No me convence mucho el trazado; el problema de cubiertas será enorme y los premios no justifican tal esfuerzo. Por supuesto que me gustaría estar presente pero tengo que pensar en todas las dificultades."

El próximo 13 del corriente tendrá lugar la inauguración de una nueva pista de automodelismo en Milwaukee, local de la calle Las Heras, propiedad de los ex motociclistas Salatino. El circuito contará con todos los adelantos técnicos de la materia, y como comienzo de las actividades se ha organizado una carrera de seis horas.

El argentino Alejandro De Tomaso presentó en el Salón de Turín, que se inauguró el dos de noviembre próximo pasado, un nuevo modelo de automvil que ha bautizado con el nombre de Pampero. El Pampero es un modelo spider, con motor de 1586 cm³ que desarrolla 105 CV a 6500 rev/min, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de aproximadamente 200 km/h. El automóvil mide 3.970 centímetros de largo, 1.645 centímetros de ancho y 1.100 de alto.

En la reunión de karting organizada el domingo pasado en el Velódromo Municipal 3 de Febrero se llevó a cabo una carrera reservada para corredores no ganadores, la misma se disputó en dos series de quince vueltas, un repechaje a diez y una final a veinticinco.

La primera serie fue ganada por Abel Salmún Feijoo quien empleó 7m 19s para recorrer las 15 vueltas estipuladas; segundo a 12s de diferencia se clasificó Eduardo Vitiritti. El promedio del ganador fue de 61,503 km/h. La segunda fue ganada por el piloto Arturo Sarian quien aventajó a Santiago Bertolo por dos segundos. El promedio marcado por Sarian fue de 61,363 km/h. En el repechaje triunfó Luis Sobral quien empleó 5m04s para recorrer las diez vueltas marcando un promedio de 58,880 km/h. En la final el ganador fue el mismo que en la primera serie, Abel Salmún Feijoo, quien empleó para recorrer los doce kilómetros de recorrido 12m12s4 alcanzando un promedio de 62,500 km/h. El récord de vuelta correspondió al ganador, quien empleó para recorrer los 500m, 27s6, 11s detrás se clasificó el piloto de la máquina número 53, Eduardo Viriritti.

Cualquier automovilista que se precie de conocedor se ve en la obligación de tener su auto con algunos detalles que caracterizen su afición por la corsa. Y entre ellos es ineludible quitar las tazas, las inútiles tazas de las correspondientes ruedas, sin olvidarse de pintar las llantas de cualquier color más o menos exótico. O en casos más fuertes de locura cromar las llantas. Y sin embargo Larry, ganador cómodo de su categoría y consecuentemente de varios Fiat llevaba su auto por los intrincados caminos del Gran Premio con las cuatro tazas puestas. Ya nadie se explica ni entiende nada. Desde ahora será "in" andar con las tazas puestas.

Una más del popular Bressano, aunque ésta se justifica en cierta forma por la circunstancia clave en que tuvo lugar. Fue cuando él y su copiloto Figueras abandonaron cerca de Nonogasta. Al llegar Bressano a Catamarca le dijo a CORSA: "Estoy furioso. Tuve que abandonar por una nipiedad en el absceso a Nonogasta". Su compinche de aventuras Figueras (inconsciente: le prestó 400 pesos a Bressano) se puso tan colorado por este error del lingüista que permanece así hasta ahora. El lingüista Bressano no cree todavía que se dice nimiedad y acceso, ni nosotros creemos que Figueras haya sido siempre pelirrojo. El Gran Premio perdona cualquier cosa.

Pocos abandonos en la última etapa del Gran Premio. Al menos una cantidad inferior a la de años anteriores y ninguna deserción de las que cambian sustancialmente las posiciones. Aunque hubo dos abandonos importantes: el de Blaquier con el Peugeot 404 a inyección (lo tiene que devolver a Europa en dos o tres meses más) y el del super llegador Stessel con el tranquilo Volkswagen 1500 que esta vez lo dejó en el último tramo. O sea donde a nuestro criterio ya nadie merece abandonar.

El 404 llegó al final de la quinta etapa con problemas de pérdida de aceite aunque no se suponía el abrupto final que tuvo. Terminó totalmente fundido. Una lástima para el conductor y también por el auto en sí. Con el detalle de la inyección, sin ninguna propaganda, sin butacas especiales sino con los cinco asientos normales de cuero color habano y pintado de color gris metalizado nada deportivo, consiguió distinguir su estampa en todos los parques cerrados. Menos en el de Pergamino.

Juan Stessel, apesadumbrado al llegar a La Falda, dudaba al hablar de la sexta y última etapa, porque sufría insalvables problemas en la caja. Había llegado a La Falda sin punto muerto por dificultades en el selector (no olvidar que el Volkswagen tiene caja puente). Lamentablemente, Stessel tenía razón en su pesimismo y el 1500, de ascendente actuación en las cinco etapas, se quedó en la sexta.

Todos sabemos que el Gran Premio brinda importantes aportes experimentales en cualquier aspecto mecánico. Por ejemplo en la cuestión neumáticos, constantemente exigidos durante los cuatro mil y algo más kilómetros del recorrido total. Pero este año tuvo sobresaliente atractivo la presentación de unas nuevas cubiertas de perfil asimétrico que fueron empleadas por el equipo Peugeot (en la foto, las nuevas Michelin en un monoposto). Las mismas

ya habían sido vistas en los autos de Juchet, Hugo Sala y algunos más en carreras previas al Gran Premio. Y se esperaban grandes resultados también en la carrera grande de nuestro Turismo, como sucedió en efecto.

La diferencia con otros neumáticos fue notable, pues las condiciones bastante malas de algunas partes del camino provocaban pinchaduras y desbandes a granel. En cambio los Peugeot calados con las comentadas Michelin asimétricas llegaban a estos finales de etapas difíciles prácticamente sin problemas, con autos que incluso realizaron varias etapas sin cambiar una sola vez las cuatro gomas.

En cambio los usuarios de otros neumáticos más comunes (porque ya llegaron a ser comunes las *Pirelli* Cinturato y las Michelin X) llegaban con problemas, clásicos en este tipo de pruebas pero no por ello menos molestos y que les restaban valiosos minutos. Basta decir que el previsor Cabalén llevaba el asiento trasero cubierto con gomas.

Si consideramos como pocos los abandonos de la última etapa, en cambio hubo unas cuantas detenciones, en algunos casos definitivas, en el trayecto desde Pergamino. Aunque ya no se realiza la tradicional caravana que se hacía desde Arrecifes hasta el Autódromo, se integró una pequeña e informal caravana que encabezaba lógicamente Oscar Cabalén. La vimos pasar desde un restaurante, en Arrecifes precisamente, y aunque poco después nos largamos para Buenos Aires no la alcanzamos. Pero sí vimos unos cuantos autos de los que integraban la caravana detenidos con el capot abierto como en cualquier momento de carrera. Sólo que ahora los aviones no informaban. Vimos sucesivamente un Peugeot 403, luego un Auto Unión y en el cruce de José C. Paz uno de los Isard 700 mejor clasificados que ya no podía seguir del cruce.

Pero lo más destacable fue lo de Larry cuyo auto perforó un pistón cuando se dirigía a Buenos Aires para la revisación correspondiente. En apariencia hasta los autos tienen sus caprichos y si el Gran Premio hubiera terminado en Arrecifes como en años anteriores probablemente algunos no estarían en la lista de clasificados sino en la de abandonos en estos momentos. De donde se deduce que fue una acertada terminar en Pergamino. O no.

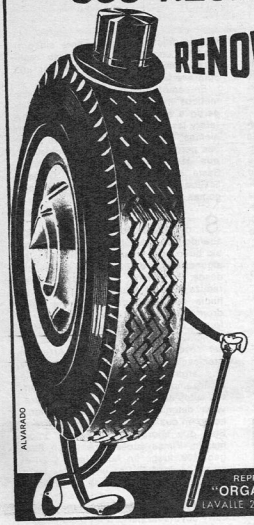
El equipo Fiat Quilmes (de la concesionaria propiedad de hijos de Rodríguez Lindqvist) fue el team más parejo y regular de todos los equipos Fiat que intervinieron en el X GP Internacional de Turismo. Los resultados hablan claramente: largaron tres coches y llegaron dos, ubicándose ambos entre los primeros diez puestos en la clasificación general de la categoría "C": Jorge Ahumada 7º y el "doc" Ricardo Carranza (alias el vampiro) 9º. El único que se quedó fue Ranno, en la primera etapa.

Una nota simpática en las cabeceras de etapa del recientemente fenecido GP fue la presencia de dos simpáticas promotoras de Fasfilter que revoloteaban entre los coches arribados para ofrecerles asistencia filtrística y sonrisas.

El miércoles 26 de octubre se inauguró en Ezeiza la peña "La Negrita" que tiene por objeto apoyar las actuaciones de Rubén Roux. Alrededor de 700 personas (prácticamente todo Monte Grande) se dio cita en el balneario popular de Ezeiza para testimoniar su simpatía al popular piloto. Estuvieron presentes Rienzi, Speranza, Facchini y representantes de firmas comerciales muy importantes.

Preside la peña "La Negrita" Antonio Vidal, quien es hincha fanático de... Emiliozzi. Se rumoreo que Alberto Pérez, el ex preparador del kart de Alfredo Piquart, ganador de los últimos 100 kilómetros de Buenos Aires corridos en el Autódromo, tendrá mucho que ver en el futuro en la preparación de "La Negrita".

VISTA "DE GALA"
SUS NEUMATICOS!



RENOVAGOM

Industria Argentina

PRODUCTO UNICO EN EL PAIS DE FORMULA JAPONESA

- **RENOVAGOM** otorga a sus cubiertas brillo de nuevas; resistencia al barro y tierras gredosas, evitando el resquebrajamiento de la goma y prolongando su vida útil.
- **RENOVAGOM** impregna y cubre todo tipo de recauchutajes, mejorando así la presentación y valorización de su coche. Renueva alfombras, lonas, botas de goma, capotas, etc. Su aplicación es sencillísima.
- **RENOVAGOM** viene en envases de 750 c.c. (suficiente para 6 cubiertas y 1 juego completo de alfombras). Cada aplicación dura 6 meses.

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:
"ORGANIZACION RIVADAVIA"
LAVALLE 2016 • P. 9 • Tel. 45 8549 • CAPITAL

ALVARADO

CREADOS PARA TRIUNFAR...!

2 en 1
BICROMATIC

AROS DE PISTON
BURD

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA Y GAS - OIL

INDIANAPOLIS

6 y 12 VOLTS - GARANTIA ESCRITA 6 MESES

Probada y aprobada por táxis en todo el país

RONCHETTI, RAZZETTI & Cía. S.A.

ROSARIO BUENOS AIRES CORDOBA TUCUMAN

CORREO CORSA

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

VACUOMETRO

de Manuel Cossio — S. Miguel de Tucumán

. . . Desearía que me contestaran las siguientes preguntas:

1) Forma de utilización de un vacuómetro, es decir: a) qué es lo que nos indica; b) su lectura, debe hacerse con el motor regulando o a un régimen elevado del mismo? ¿cuántas rev/min?; c) ¿con el automóvil parado o marchando?; d) fallas que nos indica según la posición de la aguja (detallar éstas en lo posible).

2) Para una ampliación del tema del vacuómetro, a qué publicación debo recurrir y dónde puedo conseguir la misma.

3) Velocidad del Pegeot 404 modelo 1966 en 4ª por cada 1000 rev/min con las cubiertas y diferencial de fábrica.

4) Relación de compresión del motor del mismo Peugeot de fábrica.

5) Rev/min, HP y par motor máximos que se pueden alcanzar preparando dicho Peugeot según las indicaciones suyas aparecidas en el Nº 17 con una preparación para un Gran Premio.

R.: El vacuómetro es un instrumento que, como su nombre lo indica, sirve para medir el vacío que por la aspiración está produciendo el motor. En otras palabras, el motor, para funcionar, utiliza una cantidad de nafta mezclada con una cantidad de aire y para poder utilizar este último elemento se comporta como una gran bomba de vacío que succiona constantemente aire en cantidad necesaria como para alimentar a los cilindros.

El vacuómetro se conecta en el conducto de admisión para que indique en qué condiciones se está produciendo ese vacío y paralelamente dé una referencia de lo que está pasando en el interior del motor.

Las lecturas para diversas interpretaciones o mejor dicho para diversos diagnósticos deben hacerse con el motor regulando, también acelerando y desacelerando y con el motor sosteniendo un régimen elevado. Le aclaramos que también pueden hacerse verificaciones con el coche circulando a velocidad en ruta para determinados diagnósticos.

Pasamos a detallar algunos valores y sus correspondientes interpretaciones: A) 1) Con el coche detenido y motor regulando, la aguja se debe mantener fija entre las marcas de las 17 y 21 pulgadas de mercurio, lo que indica motor normal.

2) Una marca debajo de lo normal (15 pulgadas) manteniéndose fija indica aros en mal estado.

3) La aguja oscilando levemente entre 14 y 17 pulgadas indica encendido atrasado.

4) La aguja permaneciendo fija entre 8 y 15 pulgadas indica distribución atrasada.

5) La aguja indicando menos de 5 pulgadas de mercurio indica junta del múltiple o del carburador defectuosa.

6) La aguja bajando ocasionalmente unas 4 pulgadas de su marca normal indica válvula pegada.

7) La aguja bajando regularmente varias pulgadas de mercurio desde su valor normal indica escape por válvula.

8) Cuando la aguja oscila rápidamente entre 14 y 19 pulgadas indica guías de válvulas flojas.

9) La aguja oscilando lentamente entre 14 y 16 pulgadas indica poca luz de las bujías.

10) La aguja oscilando regularmente entre 5 y 19 pulgadas indica junta de tapa defectuosa entre cilindros.

11) Cuando la aguja oscila lentamente entre 13 y 17 pulgadas indica carburador mal regulado.

B) Colocar el motor a alto régimen de rotación. 1) Si la aguja oscila entre 10 y 22 pulgadas es indicación de resortes de válvulas flojos.

2) Acelerando y desacelerando bruscamente el motor, si la aguja no alcanza a saltar a 25 pulgadas indica aros o lubricación deficientes.

Los vacuómetros suelen tener zonas indicadas "pobre", "regular", "bueno", "regulando", etc., si el coche se pone en marcha y se lo hace circular a velocidad de crucero la aguja debe mantenerse en la zona de "bueno", si cae a la zona de "regular" es indicación que la marcha se está realizando en condiciones desfavorables para el motor (mucha apertura de acelerador, etc.) o que el motor está fuera de punto.

Respecto del punto 2) de su cuestionario le tenemos que responder que ignoramos si existe algo escrito sobre un tema tan particular.

3) Cada 1000 rev/min el Peugeot 404 en 4ª, con cubiertas standard, alcanza una velocidad de 28,6 km/h.

4) La relación de compresión es de 7,6:1.

5) El Peugeot 404 preparado tipo Gran Premio puede alcanzar 6300 rev/min y 110 HP, el par motor aproximadamente 15 mkg a 3000 rev/min.

MISCELANEOUS

de Carburando Ucacha, Córdoba

Soy un lector fanático de Parabrisas CORSA y desearía que me contestaran las siguientes preguntas:

1) Con dos carburadores dobles, pulliendo los conductos, con relación de compresión 8:1 y con un árbol de levas que tenga AAA 30º; RCA 60º; AAE 55º; RCE 26º, ¿puede correr un Valiant II a 190 km/h?

2) Tengo del Fiat 1100 los siguientes datos: cilindrada 1089 cm³, relación de compresión 7,5:1 y potencia 55 HP a 5300 rev/min.

3) ¿Qué preparación le puedo ha-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cer a una moto Puma 98 cm³ de dos tiempos?

R.: No.

2) Hace usted muy bien. Nosotros también los tenemos.

3) Le puede aumentar la compresión en el cárter y la cámara de combustión, puede darle mayor cruce de lumbreras

ISARD POMODORO

de Genaro Maciel — Vicente López, Pcia. de Buenos Aires

En el Nº 23 de CORSA, página 19 publicaron un artículo referente al corredor cordobés Juan J. Pomodoro y comentarios sobre la preparación de su Isard 1204.

Con motivo de lo antedicho y encontrándome abocado a la preparación de un coche similar, desearía entrar en contacto con el Sr. Pomodoro por lo cual mucho les agradecería me indicaran el domicilio o dirección de su taller en Córdoba.

R.: Yo sé ir, pero no me acuerdo la dirección. De todas maneras le puede Ud. describir a Barrio Maipú-Córdoba, ciudad a la que seguramente llegará la carta, porque todos en su pago chico lo conocen.

MOTONAUTICO CORSA

del copiloto de la "Tigresa" — Tigre

Me es muy grato dirigirme a usted como asiduo lector de su revista, para preguntarle qué problema nos traería el colocar en una lancha con la cual pensamos intervenir en una carrera motonáutica, la siguiente leyenda: "Lea Parabrisas CORSA", ya que el reglamento no permite propaganda comercial por ser amateurs. Como lo que yo deseo no es por motivos de lucro, sino como atención a su revista que tanto está haciendo por el deporte motonáutico, tan olvidado por la prensa, les pido que me contesten rápido porque pensamos correr la Buenos Aires-Rosario el 13-XI-66.

R.: Lamentablemente los reglamentos son muy precisos, usted no puede llevar nuestra inscripción, salvo que la disimulara bajo el nombre de la lancha tipo "Miss Parabrisas CORSA" cosa que implicaría cambiar el nombre de la embarcación. De todos modos le agradecemos su atención y le auguramos éxito para la "Tigresa" en la carrera.

LA FE MUEVE MONTAÑAS

de Jorge Rodríguez — Capital

He leído en esta revista que el Fiat 1500 es algo más rápido que el Peugeot 404, ambos standard. Me gustaría saber "que pasa" estando preparados al máximo como para el Gran Premio y cuáles son las velocidades de los dos autos en estas condiciones.

Quisiera saber también si un auto de menor cilindrada preparado, puede ser más veloz que otro auto de cilindrada superior también preparado, o si no es así.

Por ejemplo en el CORSA Nº 25 veo que el Ford Cortina Lotus de Pitty Block y el Alfa Romeo Giulia GTA, de Lepro-Olmedo están en la categoría inferior al Peugeot 404, para mí cualquiera de esos dos autos camina más que un 404. Muchas gracias y tengo fe en que me contesten.

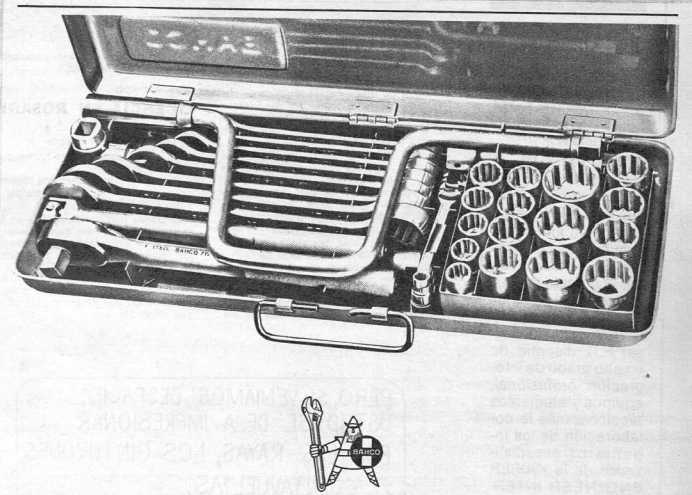
R.: Fiat 1500 y Peugeot 404 ambos en versiones preparadas para Gran Premio es decir anexados con la "J" tienen las siguientes características corroboradas por sus últimas actuaciones en el X Gran Premio Internacional de Turismo: el 404 caminó algo más de 180 km/h y el 1500 Fiat anduvo alrededor de los 170 km/h.

Hay automóviles de cilindrada inferior que caminan más que otros de más cilindrada, la prueba está justamente en los autos que usted menciona: el Lotus Cortina anda en los 190 km/h mientras que el Peugeot andaba en los 180.

SAAB SPORT

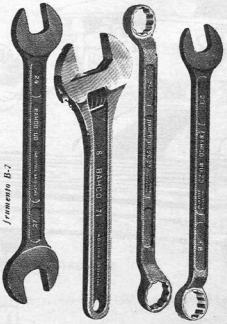
de Roberto Oscar Pérez — 25 de Mayo, Pcia. de Buenos Aires

Desearía que me contestaran por in-



Llaves **BAHCO**

Cómprelas ahora y úselas toda una vida!



Forjadas en acero sueco y tratadas térmicamente, las llaves BAHCO están hechas para durar y durar. Soportan largos años de intenso trabajo con sus quijadas y estrías inalterables. Son niqueladas y cromadas por el más avanzado sistema de galvanoplastía y todas tienen medidas exactas.

Equipe su taller con la línea completa de llaves BAHCO: fijas, estriadas, combinadas, ajustables, para caños, bocallaves, accesorios, etc.

Compre hoy las primeras, úselas y sentirá en su mano que son livianas, flexibles y de una poderosa resistencia.

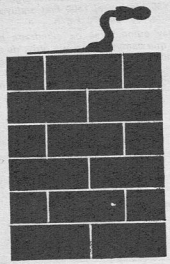
Los ingenieros de BAHCO han logrado el diseño ideal para cada una de ellas luego de constantes pruebas en fábricas y talleres; resultan así técnicamente perfectas en los trabajos de motores e industrias modernas.

Las herramientas BAHCO son usadas por los mecánicos profesionales de 120 países... y desde ahora también por Usted!

Si no encuentra las medidas que necesita, consúltenos y le indicaremos la dirección del Distribuidor BAHCO más próximo a su domicilio.

BAHCO

SUDAMERICANA S.A.C.I. Avenida del Libertador 6791 Buenos Aires
Teléfonos 701-8272 y 8378



EL PROGRESO SE CONSTRUYE...

Así lo entiende IKA, que a su permanente expansión industrial, suma otras realizaciones a través de sus compañías afiliadas.

ICKSA Ingeniería y Construcciones Kaiser S.A. dispone de un alto grado de integración profesional, equipos y elementos técnicos, más la colaboración de los ingenieros especializados de la KAISER ENGINEER INTERNATIONAL Inc., promueve en gran escala la construcción, diversificando su labor y ampliando posibilidades que en la actualidad le permiten intervenir en proyectos que alcanzan una alta significación para el progreso del país.

Esta es otra de las formas con que IKA contribuye al desarrollo argentino.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Siempre tratando de hacer lo mejor.

CORREO CORSA

termedio del Correo CORSA la siguiente pregunta:

¿Qué cilindrada tiene el motor SAAB Sport de Diego Fernández Aicardi, ganador de la categoría BC de Turismo Anexo "J" en la carrera Mar y Sierras disputada recientemente y qué velocidad desarrolla esa máquina?

R.: El SAAB Sport, en su versión anexo "J" tiene una velocidad máxima de aproximadamente 170 km/h y su cilindrada es de 850 cm³ (841 para ser exactos). Como yapa le agregamos otros datitos del coche sueco:

Tres cilindros alimentados por tres carbudores Solex, desarrolla una potencia de 60 CV (SAE) a 5300 rev/min y tiene una cupla motriz de 9,3 mkg a 3800 rev/min. El motor se lubrica mediante aceite proveniente de un tanquecito de 4 litros desde donde es dosificado por una bomba accionada por medio del cigüeñal. La caja de velocidades es de cuatro relaciones.

LICENCIA EN ROSARIO

de firma ilegible — Rosario

Me dirijo a ustedes para hacerles varias preguntas:

1) Qué longitud tienen los distintos circuitos del Autodromo Municipal de Buenos Aires?

2) Dónde podría conseguir —en Rosario— el reglamento para obtener la licencia de conductor, no me refiero a los requisitos, sino a los reglamentos en sí.

3) Colecciono la revista CORSA desde su nacimiento y quisiera saber a dónde tengo que dirigirme para conseguir el Nº 20.

4) ¿Qué velocidad desarrollan el Peugeot 404 y el Fiat 1500 recién salidos de fábrica?

5) ¿Por qué no interviene el equipo Mercedes-Benz en TM? ¿No hay adversarios? ¿Se les tiene miedo? ¿Por qué no invitan a otros equipos norteamericanos, italianos, etcétera?

R.: 1) Las longitudes de los diez circuitos del Autódromo porteño son: Nº 1: 3.139,55 m.; Nº 2: 3.912,36 m; Nº 3: 3.934,11 m; Nº 4: 4.706,92 m; Nº 5: 2.126,31 m; Nº 6: 4.208,22 m; Nº 7: 2.640,85 m; Nº 8: 3.435,41 m; Nº 9: 3.413,66 m; Nº 10: 2.625,01 m.

2) No estamos seguros de que pueda conseguir en Rosario los reglamentos del Código Deportivo Automovilista que debe aprender para dar el examen teórico para obtener la licencia de piloto; le aconsejamos que escriba a la Comisión Deportiva Automovilista (Automóvil Club Argentino - Av. del Lib. Gral. San Martín 1850 Capital), solicitándolo.

3) Escriba a Ryela - Piedras 113 Capital que es nuestra empresa distribuidora.

4) El Peugeot 404 standard tiene una velocidad máxima que oscila entre los 145 y los 148 km/h, y el Fiat 1500 alrededor de los 150 km/h.

5) El Mercedes-Benz Racing Team no viene a competir en nuestro país ya que en primer lugar por el momento no tienen rivales aquí, en segundo lugar nuestro medio no es mercado de ventas apetecible por la fábrica alemana, y en tercer lugar ellos comprendieron muy claramente que su imagen no resultó del todo simpática en estas pampas (ellos no tienen la culpa si ganan matando y no tuvieron rivales, pero desgraciadamente el corazoncito de nuestros compatriotas no siempre lo ha comprendido).

Las demás fábricas norteamericanas o europeas no vienen sencillamente porque no se las invita y/o no se les envían los reglamentos de la prueba con la debida antelación como para que elaboren sus planes convenientemente (cosa que deploramos sinceramente).

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOVEDADES CORSA

Realización EDDIE publicitaria • 32-7989 - 1424

DYNA ROTOR

PRIMERA CASA ARGENTINA PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

- PARA EL COCHE DE TURISMO
- PARA EL COCHE DE CARRERA
- PARA PILOTO Y ACOMPAÑANTE

JARAMILLO 2324 (Av. CABILDO 3800)

T. E. 70-5731 CAPITAL

"BUJILIMP"

EL LIMPIABUJIAS DE LOS TUERCAS

Debe estar en el equipo de herramientas de su vehículo.

NO DESTRUYA las bujías con arenado. Limpielas Ud. mismo con sólo roscarla al aparato y agitar el conjunto.

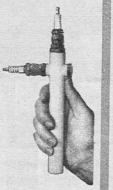
Solamente $ 690.-

BUJILIMP ES IRROMPIBLE. Al interior enviamos únicamente contra giro y a nuestra orden. En venta en nuestra dirección, en **Viamonte 1616 y Las Heras 3449.**

A comerciantes y revendedores precios especiales.

Fabrica y distribuye:

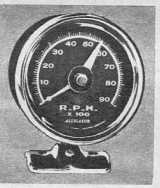
MECCIA LATERRA & CIA.,
Av. Chiclana 3965, Capital, Tel. 922-4857.



DKW

AUTO UNION

La firma **M.E.G. S.R.L. de CERVIÑO 3196 esq. CORONEL DIAZ, T. E. 83-2032, LE OFRECE PARA SU AUTO D.K.W.** la solución para la engorrosa **puesta a punto de su motor** y empastamiento de bujías con el revolucionario Distribuidor con un solo platino y una bobina, garantizándole mucho más pique, fuerza, velocidad y economía con un andar más parejo en todas las velocidades. **SU DEPARTAMENTO DE INSTRUMENTAL** le repara, coloca y vende: TABLEROS y CONSOLAS DEPORTIVAS, VELOCIMETROS, TELETERMOMETROS, VACUOMETROS, MANOMETROS, AMPERIMETROS, MARCADORES DE COMBUSTIBLE y LIMPIAPARABRISAS, ELECTRICIDAD, BATERIAS y CERRAJERIA GENERAL DEL AUTOMOVIL.



TAQUIMETRO electrónico ALLIGATOR, de aguja central con preselector y cuadrante de diseño funcional para lecturas rápidas y precisas, con iluminación interior y presentación de gran lujo.

ALLIGATOR encendido a transistores provee el voltaje necesario en automóviles modernos aún en los más altos regímenes. Duración ilimitada de los platinos.

Fabricación y Venta: BIM S. R. L.
Bonpland 1477, Capital, Tel. 771-4605.

En venta en las buenas casas del ramo y en:

CRYPSA, Cangallo 3481, Capital.
Casa MARTINEZ, 27 de Febrero y Maipú, Rosario.

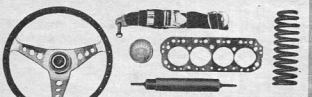
Solicite Folletos. Se atienden pedidos del Interior.

IGNICION A TRANSISTORES

REPUESTOS Y ACCESORIOS SIMCA

- ARONDE - ARIANE - VDT
- *PEUGEOT 403 - 404.*
- *FIAT 600 · 1100 · 1500 · etc.*

ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04, esq. Malabia,
Tel. 72-4817 - Bs. As.



PIACQUADIO EN AUTOMOVIL

1496 Camarones 1500, Tel. 59-6573/9971, Cap.

Tacómetro FRARNO colocado $ 7.500.- 1 año de garantía. Instrumental - Fundas anatómicas - Volantes SANDRINI - Cinturones de seguridad 'Cuidex' - Bujías - Platinos - Cintas de freno (colocación) - Coronas - Piñones - Amortiguadores - Juntas - Esparragos - Herramientas importadas en general.

AUTO UNION

OFERTA DE LA SEMANA

Bujías **BOSCH** legítimas a sólo **$ 310.-**
Envíos al interior en 24 hs.
También venta de **Repuestos y Accesorios legítimos y nacionales** para su **DKW.**

UNION PARTS

Lope de Vega 2802, Buenos Aires.

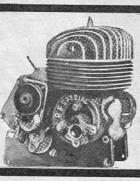
FIAT — VENETA

Mecanica FIAT en general

PASTEUR 736 Altura Córdoba 2300
Frente a la facultad

AJUSTE DE MOTORES, Afinación, Puesta a punto, Dinamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo. EQUIPO DE COMPETICION. Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS.

SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS

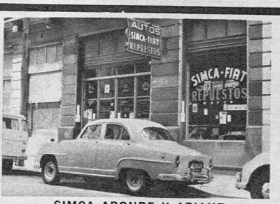


SEA DE LOS PRIMEROS EN RENOVAR SU VIEJO MOTOR.
REPRESENTANTES Motor R.F. Special - CREDITOS.
CARACTERISTICAS: **Motor 100 cc.** a válvula rotativa **diseñado** para moto o karting, directo o caja velocidad especial.
F. A. I. O., Motos y Motonetas, de Avda. Juan B. Justo 6197, Teléf. 67-5581 (ABIERTO TODA LA SEMANA). **Líneas completas TEHUELCHE LEGNANO - ISO - SIAM - GILERA PUMA - DKW - GARELLI.**

REALCE SU FORD FALCON

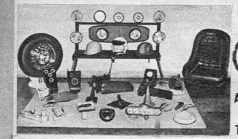
Ahora en la Argentina las vistosas
MOLDURAS de ZOCALOS y PASARUEDAS
Pidalas en agencias y casas de Accesorios
MOBA FABRICANTES

La firma **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L.** presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L., Dr. Adolfo Dickman 1375/79** (antes S. Blas), alt. Av. San Martín 2700, **Tel. 59-2026,** Bs. Aires. Solicite Folleto Gratis



SIMCA ARONDE Y ARIANE

Fiat 600 · 750 · 1100 · 1500
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES
Instrumental Deportivo y Accesorios Especiales
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2053, Alt. Av. Santa Fe 3260, T. E. 83-2963, Bs. Aires



SEBRING MOTORS

AV. MAIPU 560
V. LOPEZ
TEL. 791-9847

En plena Zona Norte, la firma **SEBRING MOTORS,** presenta la línea más completa en **accesorios deportivos para T.C. y T.M.** (cascos, tacómetros, cambio al piso, freno de potencia, múltiple de 2 y 3 bocas, equipos especiales de competición, etc., etc.) Ahora también en RIVADAVIA 14802, Ramos Mejía. Además son rapresentantes exclusivos en la Zona de las Fundas y Techos Vinílicos MARCAR. ENVIOS AL INTERIOR.

JUJUY SPORT CAR'S

LA CASA DEL AUTOMOVILISTA DEPORTIVO

- FRENOS A DISCO **ROUSAN**
- FAROS **AL-RO**
- CINTURONES DE SEGURIDAD **SALVEX**
- TACOMETROS ELECTRONICOS **BRD**
- VOLANTES DEPORTIVOS **SANDRINI**
- FUNDAS ANATOMICAS Y TECHOS VINILICOS **SUPERFUND**

CASCOS - GUANTES - CAÑOS DE ESCAPE - EQUIPOS ABARTH - FRENOS DE POTENCIA - BUTACAS - LLANTAS CROMADAS - ETC.

Solicite Calcomanías

COLOCACION EN EL ACTO • JUJUY 345 - BS. AIRES

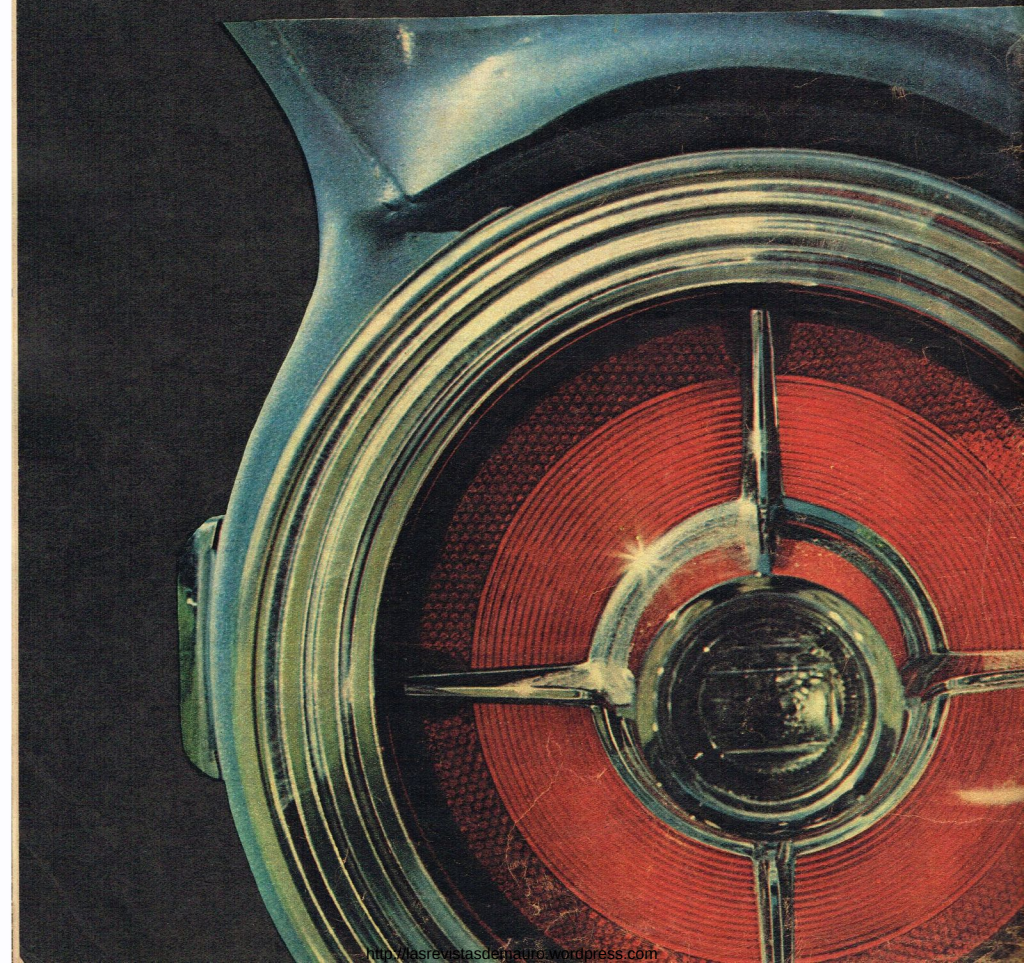
Infórmese más . . . !
Infórmese mejor . . . !
Infórmese en "Parabrisas"
que su edición de noviembre publica:
• Motonáutica: Una gran nota sobre
embarcaciones, lagunas,
paseos, deportes, etc.

• Test del Falcon Futura
• Los plásticos en el automóvil
y dos formidables artículos técnicos:
Carburación y Frenos a disco.
Y como siempre: novedades, correo,
precios de autos y camiones,
humor y muchas secciones más.

Compre ya su ejemplar de

Parabrisas

de noviembre. Está en venta...!



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com